

256 அவையில் அமைச்சர் மீதோ, அதிகாரிகள் மீதோ உறுப்பினர்கள் மீதோ ஆதாரம் காட்டிய பின்னரே குற்றச்சாட்டு செய்ய வேண்டுமென்கின்ற பேரவைத் தலைவரின் தீர்ப்பு

[பேரவைத் தலைவர்] [1978 மார்ச் 20]

என்று சொல்வதில் அதிகாரிகள் உட்பட தான். ஆகவே இது உங்கள் உரிமையைப் பறிப்பதற்காக சொல்லப்படவில்லை.

“against any Member or Minister”

என்று சொல்லியிருந்தால் தான் இந்தப் பிரச்சனை வரும்.

No allegation of a defamatory or incriminatory nature shall be made by a Member against any person unless the Member has given previous intimation to the Speaker and also to the Minister concerned.

என்று தெளிவாக இருக்கிறது. அந்தக் கருத்தில் தான் இதைச் சொன்னேன். இதைப்பற்றி விரிவாக ரூல்ஸ் கமிட்டியிலோ அல்லது பி.எ.ஓ.யிலோ விவாதித்து முடிவு செய்து கொள்ளலாம். அதுவரை இப்போது உறுப்பினர்களைப் பற்றியும் அமைச்சர்களைப் பற்றியும் என்று இருப்பதை வைத்துக் கொள்ளலாம்.

எனவே ஏற்கெனவே இருப்பதை திருத்தி, வேறு எந்த உறுப்பினரைப்பற்றியோ அல்லது அமைச்சரைப்பற்றியோ என்று மட்டும் வைத்துவிட்டு, “அமைச்சரின் கீழ் பொறுப்பில் பணியாற்றுகிறவர்கள் மீது குற்றச்சாட்டு இருந்தால்,” என்றிருப்பதை நீக்கிவிட்டு, அமைச்சரைப்பற்றியோ, உறுப்பினரைப்பற்றியோ குற்றச்சாட்டுகள் சொல்லக் கூடாது என்று எடுத்துக் கொள்ளலாம் என்று முடிவு செய்கிறேன்.

திரு. கூத்தக்குடி ச. சண்முகம் : உறுப்பினர் என்று சொல்லும் போது அமைச்சர் என்பதும் அடங்கிவிடுகிறது. அமைச்சர் என்று தனியாக வேண்டியதில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அதுபற்றி பின்னால் விவாதித்து முடிவு செய்யும்போது பார்த்துக்கொள்ளலாம். அடுத்தது, மானியக்கோரிக்கைகள்.

8. 1978-79-ம் ஆண்டுக்கான மானியக் கோரிக்கைகள்

மீது விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி.

(அ) கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் நிர்வாகம்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிந்துரையின்மேல் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்:

“மானியக்கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 93,47,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெறவேண்டும்.”

திரு. துரை கலியமூர்த்தி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பேருந்து வண்டிகளுக்கு தற்போது வாங்கப்படும் 3 மாத வடிகட்டும்.

1978 மார்ச் 20] [திரு. துரைகலியமூர்த்தி]

(குவார்ட்டர்ஸ் டாக்ஸ்) என்பதை ஒவ்வொரு மாதம் வாங்க வேண்டியது பற்றியும், தற்போது போடப்பட்டுள்ள வரியினால் சிறிய பஸ் உரிமையாளர்கள் பாதிக்கப்படுவதும் பற்றி விவாதிக்க—

“மானியகோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 93,47,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. ஒ. சுப்பிரமணியன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பேருந்துகளில் ஒப்பந்த வண்டிகளுக்கு தற்சமயம் வசூல் செய்யும் கட்டணம் மிகவும் அதிகமாக இருப்பது பற்றி விவாதிக்க—

“மானிய கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 93,47,000-ல் ரூபாய் 100 குறைக்க வேண்டும்”

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன் மொழிகிறேன்.

Thiru M. Arumugam : Sir, To discuss the need to set up a High Power Committee of Public men of character to examine the Motor Vehicles regulations and to suggest methods to modernise the system.

I move—

“that the allotment of Rs. 93,47,000 under Demand No. 3-Motor Vehicles Acts-Administration, be reduced by Rs. 100”

Thiru M. A. Latheef : Sir, To discuss the Policy

I move—

“that the allotment of Rs. 93,47,000/- under Demand No. 3-Motor Vehicles Acts--Administration, be reduced by Rs. 100”

(ஆ) கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிந்துரையின் மேல் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன் மொழிகிறேன்:

“மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 31,92,75,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்.”

திரு. த. வேணுகோபால் : தலைவர் அவர்களே, கல்நாட்டூர், பதுவூர், குற்கலாம்பூர், உள்செக்கடி போன்ற மலையில் வாழும் மலைவாழ் மக்களுக்கு சாலை வசதி செய்து தருவதுபற்றி விவாதிக்க—

“மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 31,92,75,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

[1978 மார்ச் 20]

திரு. மெ. ஆண்டியம்பலம்: தலைவர் அவர்களே, நத்தம் தொகுதி மலைப் பிரதேசமாய் இருப்பதால் பல சாலைகள் பழுதடைந்திருப்பதை புதுப்பிக்கும் விஷயத்தை குறித்து விவாதிக்க—

“மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும், பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 31,92,75,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. ரா. கிருஷ்ணன்: தலைவர் அவர்களே, வாசுதேவநல்லூர் தொகுதி, சிவகிரிக்கு கிழக்கே சத்திரம் தென் மலை வழி வருகப் பட்டி இணைப்புச் சாலையும் அதில் இரண்டு பாலங்களும் அமைக்காமல் இருப்பது பற்றி விவாதிக்க—

“மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 31,92,75,000-ல் ரூபாய் 100 குறைக்க வேண்டும்.” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. மு. ஆறுமுகம்: தலைவர் அவர்களே, சேலம் நகர் காந்தி ஸ்டேடியம் அருகிலும் லீபனார் ரயில்வே கேட் அருகிலும் மேம்பாலம் கட்ட வேண்டிய அவசியம் பற்றி விவாதிக்க—

“மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும், பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 31,92,75,000-ல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்.” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. செ. சிவசாமி: தலைவர் அவர்களே, கிராமாந்திர பகுதிகளிலிருந்து படிப்புக்காக உயர்நிலைப் பள்ளிகளுக்குவரும் ரோடுகளை செப்பணிதும் முறையில் மாணுதுரை தெளிச்சாந்தநல்லூர் ரோட்டிலிருந்து கச்சாத்தநல்லூர், வளையனேந்தல் வழியாக பரமக்குடிவரும் ரோட்டை செப்பணித வேண்டியது பற்றி விவாதிக்க—

“மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 31,92,75,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

Thiru M. A. LATHEEF: Sir, to discuss about the need to lay a metalled road between Nimmampet and Vaniyambadi (via) Mullai, Periakurumbatteru, Veppampattu and Kanavoipudur,

I move--

“that the allotment of Rs. 31,72,95,000 under Demand No. 39- Roads and Bridges be reduced by Rs. 100”

(இ) கோரிக்கை எண் 40—சாலை போக்குவரத்துப் பணிகள்— கப்பல் போக்குவரத்து.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிந்துரையின்மேல் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்:

1978 மார்ச் 20]

[திரு. சி. பொன்னையன்]

(முற்பகல் 10-30)

“மானியக் கோரிக்கை எண் 40— சாலை போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 1,88,54,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெறவேண்டும்.”

திரு. சு. பாலன்: தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் தொழிலை முழுமையாக நாட்டுடைமையாக்கத் தவறியதைச் சுட்டிக்காட்டி விவாதிக்க—

“மானியக் கோரிக்கை எண் 40— சாலை போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 1,88,54,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. சி. பழனிமுத்து: தலைவர் அவர்களே, சேலம் மாவட்டம் ஆத்தூரிலிருந்து மஞ்சினி; புங்காவாடி பைத்தூர் வரை பஸ் விடுவதன் அவசியத்தை பற்றி விவாதிக்க—

“மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலை போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 1,88,54,000-ல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்.” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.”

திரு. என். பழனிவேல்: தலைவர் அவர்களே, பழனியிலிருந்து கிராமங்களுக்குச் செல்லும் நகரப் பேருந்துகள் இரண்டு வண்டிகள் தவிர அனைத்து வண்டிகளும் தனியார் வண்டிகளாக இருப்பதனால் அப்பகுதி மக்களுக்கு மிகவும் சிரமம் ஏற்படுகிற நிலையில் எல்லாக் கிராமங்களுக்கும் அரசு கார்ப்பரேஷன் பஸ்களை விட வேண்டியது குறித்து விவாதிக்க—

“மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலை போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 1,88,54,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. மு. ஆறுமுகம்: தலைவர் அவர்களே, பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தைக் குறித்து விவாதிக்க—

“மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலை போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 1,88,54,000-ல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்.” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

Thiru M. A. LATHEEF : Mr. Speaker, Sir, To discuss policy I move—

“that the allotment of Rs. 1,88,54,000 under Demand No. 40, Road Transport Services and Shipping, be reduced by Rs. 100 ”

[1978 மார்ச் 20]

(ஈ) கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள்—பாலங்கள் குறித்த
மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிந்துரையின் மேல் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன் மொழிகிறேன்.

“மானியக் கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள்—பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 7,91,10,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்.”

திரு. பெ. ச. திருவேங்கடம்: தலைவர் அவர்களே, கலச பாக்கம் அருகில் சேயாற்றில் ஒரு மேம்பாலம் கட்டக்கோரி விவாதிக்க—

“மானியக்கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள்—பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 7,91,10,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. ரே. வீ. சவுந்திரராஜன்: தலைவர் அவர்களே, கும்பகோணம்—தஞ்சாவூர் ரயில் நிலையங்களுக்கு இடையில் சுந்தரப்பெருமாள் கோவில் ரயில் நிலையத்திற்கும் பாபநாசம் ரயில் நிலையத்திற்கும் இடையில் உள்ள இரண்டு லெவல் கிராஸிங்குகளுக்கு மேம்பாலங்கள் கட்டுவதின் அவசியத்தைக் குறித்து விவாதிக்க—

“மானியக் கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள்—பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 7,91,10,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன்: தலைவரவர்களே, காட்பாடி ரயில்வே ஐங்ஷன் பஸ் போக்குவரத்து மேம்பாலத்தை அகலமாகக் கட்டுவதைப் பற்றி விவாதிக்க—

“மானியக் கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள்—பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 7,91,10,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.”

திரு. மு. ஆறுமுகம்: தலைவரவர்களே, சேலம் தாலுக்கா, மூக்கனேரி ஏரிக்கரையன்மீது செலவும் சாலையைப் புதுப்பித்து விரிவாக்குகவதற்கு விவாதிக்க—

1978 மார்ச் 20] [திரு. மு. ஆறுமுகம்]

“மானியக் கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள்—பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 7,91,10,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

Thiru M. A. LATHEEF : Mr. Speaker, Sir, To discuss policy I move....

“that the allotment of Rs. 7,91,10,000 under the Demand No. 54, Capital Outlay on Roads and Bridges, be reduced by Rs. 100/-”

(உ.) கோரிக்கை எண் 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்துக் குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிந்துரையின் மேல் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

“மானியக் கோரிக்கை எண். 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்துக் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 11,67,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெறவேண்டும்.”

திரு. ரெ. வீ. சுவந்திரராஜன் : தலைவர் அவர்களே, துறைமுகங்கள், கலங்கரை விளக்கங்கள், கப்பல் போக்குவரத்து ஆகியவை குறித்து விவாதிக்க—

“மானிய கோரிக்கை எண் 55—சாலைப் போக்கு வரத்துப் பணிகள், கப்பற்போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 11,67,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்

[1978 மார்ச் 20]

திரு. மு. ஆறுமுகம் : தலைவர் அவர்களே, கொள்கைப் பற்றி விவாதிக்க—“மானியக் கோரிக்கை எண். 55— சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 11,67,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மானியக் கோரிக்கை எண்கள். —3,39,40,54, 55 ஆகியவற்றைப் பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகள்* வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவற்றிலே உள்ளவைகளை நான் படித்ததாக ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டுமென்றும், அதற்கு அவைத் தலைவர் அவர்கள் அனுமதி தருவார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்கள் அரிய ஆலோசனைகளை கொடுக்க வேண்டுமென்றும், அதுபற்றி அரசின் கருத்துக்களைப் பின்னர் அறிவிக்கிறேன் என்றும் கூறிக் கொள்கிறேன்.

திரு. சி. ஆறுமுகம் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுடைய மானியத்தின் மீது திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் என்னுடைய கருத்துக்கள் சிலவற்றைக் கூற நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறையும், சாலைகள், பாலங்கள் மேம்பாட்டுத் துறையும் இந்த நாட்டுக்கு எவ்வளவு அவசியம் என்பதை நாமும் அமைச்சர்களும் அறிவார்கள் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

தொடக்கத்திலே நான் குறிப்பிடுவது, நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் இளம் வயது உள்ளவர். சிரித்துக் கொண்டே இருக்கின்றவர்கள். ஆனால் இந்தப் போக்குவரத்துத்துறை தொடர்ந்து சிறிய வயதுள்ளவர்களால் தொடக்கத்திலிருந்து ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டு வந்திருப்பதை நாம் கண்டிருக்கிறோம். அந்த வயதிற்கேற்ப, தங்களுடைய வேகத்தை இந்த துறையிலே தாங்கள் காட்ட வேண்டுமென்று நான் உங்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். நீங்கள் காட்டினாலும், இந்தத் துறையிலே இருக்கின்ற அதிகார இயந்திரம் ஆமை வேகத்திலே போகும், அதை அனைவரும் அறிவோம் என்பதை நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

*351-410-ம் பக்கங்களில் இணைப்புகள் I, II, III, IV ஆக அச்சிடப் பெற்றுள்ளன.

1978 மார்ச் 20]

[திரு. சி. ஆறுமுகம்]

இந்தத் துறையை 7 பிரிவுகளாக, 7 கார்ப்பரேஷன்களாக அமைத்திருக்கிறார்கள். இந்த 7 பிரிவுகளையும் நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் அறிவார்கள் என்று நினைக்கிறேன். நாடாளுமன்றத்திலே ஒவ்வொரு அமைச்சரின் இலாக்காவிற்கும் எப்படி ஒரு ஆலோசனைக் குழு இருக்கின்றதோ, அதைப் போன்று மாநில அமைச்சர்களுக்கும்ப் பொதுவாகவே அப்படி ஒரு ஆலோசனை குழு அமைக்க வேண்டுமென்றது என்னுடைய விருப்பமாகும்.

இந்த ஏழு சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் ஏழு குழுக்களைப் போட்டு அமைச்சர் தலைவராகவும், நாடாளுமன்ற, சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் ஆலோசனை தரும் அளவுக்கு அதன் உறுப்பினர்களாகவும் கொண்டு குழுக்களை அறிவிக்க வேண்டுமென்று திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மக்கள் வழங்குகின்ற வரிப் பணத்தைச் செலவு செய்கிறபோது அதிகார வரம்பிலே இருப்பவர்கள் ஏகபோகம் செலுத்துவார்களானால் மக்கள் விரும்புகிற தேவைகள் அங்கிருந்து கிடைக்காது என்பது என்னுடைய தாழ்மையான கருத்தாகும். அந்த ஆலோசனைக் குழுக்கள் மூன்று மாதத்திற்கு ஒரு முறை கூடி ஒவ்வொரு கார்ப்பரேஷனைப் பற்றியும் பரிசீலனைக்கு எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். 90 நாளைக்கு ஒரு கழகத்தில் எவ்வளவு பஸ்கள் ஓடுகின்றன, எவ்வளவு பஸ்கள் நிற்கின்றன, எவ்வளவு சம்பாதனை, எவ்வளவு நஷ்டம் என்ற புள்ளிவிவரத்தை நாம் ஒவ்வொரு குவார்ட்டரிலும் பரிசீலனைக்கு எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும்.

அப்படி எடுத்துக் கொள்ளும் போது லாப நஷ்டம் பற்றிய பாலன்ஷீட்டை ஒவ்வொரு மூன்று மாதத்திற்கும் ஒரு முறை பார்த்தால் அடுத்து உடனடியாக அந்த நஷ்டத்தைத் தவிர்ப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொள்ள ஏதுவாக இருக்கும். அந்த முறையை நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்த ஏழு கார்ப்பரேஷன்களையும் ஆடிட் ஜெனரலிடம் விட வேண்டும். இப்போது அந்த முறை இல்லை. இது மிகவும் முக்கியம். யார் ஆள்கிறார்கள் என்பது முக்கியமல்ல. மக்களுடைய வரிப்பணம் எப்படிக் கணக்கு வைத்துக் கொள்ளப் படுகிறது என்பதற்காக ஆடிட் ஜெனரலுக்கு விட வேண்டும். இல்லையென்றால் இந்த வருஷம் ஒரு கோடி ரூபாய் லாபம் என்று காட்டுகிறார்கள். அடுத்த வருஷம் இரண்டு கோடி ரூபாய் நஷ்டம் என்று கூறுகிறார்கள். இதெல்லாம் அரசாங்கத்திலுள்ள புக அட்ஜெஸ்ட்மென்ட் முறை. இந்த முறையை மாற்றியமைத்து ஆடிட் ஜெனரலுக்கு விட வேண்டுமென்று வலியுறுத்தித் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

[திரு. சி. ஆறுமுகம்]

[1978 மார்ச் 20]

இன்றைக்கு புதிய வண்டிகள் வாங்குகிறோம். ஏறத்தாழ 278 பென்ஸ் சேசிகளைப் பெற்றிருக்கிறார்கள். உலக வங்கி கடன் உதவியுடன் வாங்கியிருக்கிறார்கள் என்று கருதுகிறேன். அப்படி வாங்கப்படுகிற பஸ்கள் சென்னை மாநகரத்தை உள்ளடக்கிய பகுதிகளில் முதலில் ஓட வேண்டுமா? எத்தனை ஆண்டுகள் ஓட வேண்டும்? இரண்டு ஆண்டுகள் கழித்து கார்ப்பரேஷனுக்கு அனுப்பி விடுகிறார்களா? இது பற்றி யெல்லாம் அமைச்சர் அவர்கள் விளக்கம் தரக் கடமைப்பட்டிருக்கிறார்கள்.

278 சேசிகள் பென்ஸ் சேசிகள் என்றால் அது கல்கத்தா நகரிலிருந்து சாலை மூலமாகச் சென்னைக்கு வரவேண்டும். ஏறத்தாழ 1,500 மைல் தூரம் சாலையில் பயர்கள், எஞ்சின்கள், மற்ற பாகங்கள் எல்லாம் தேய்ந்து வருகின்றன. இங்கே தமிழ் நாட்டிலேயே அசோக் லேலண்ட் சேசிகள் இருக்கின்றன. ஐந்தாறு மைலில் இருக்கிறது. இங்கே வாங்காமல் கல்கத்தா பென்ஸ் சேசிகளை வாங்கக் காரணம் என்ன? அங்கேதான் வாங்க வேண்டுமென்று வற்புறுத்தியவர்கள் யார்? இதை வாங்க வேண்டுமென்று வலியுறுத்தியவர் இங்கிருந்து டிராற்றல் பெற்றுச் சென்ற அதிகாரியா? இந்த விளக்கங்கள் எல்லாம் மன்றத்திற்கும் நாட்டு மக்களுக்கும் தேவை. காரணம்—அசோக் லேலண்டில் வாங்கியிருந்தால் தமிழ்நாட்டில் எத்தனை ஆயிரக்கணக்கான தொழிலாளர்களுக்கு வேலை கொடுத்திருக்க முடியும் என்று பார்க்க வேண்டும். நம்முடைய தொழிலாளர்கள் பிழைத்திருப்பார்கள். 278 சேசிகள் ஒன்று இரண்டு அல்ல. இதை வாங்கியவர் மீது என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது? அமைச்சருக்குத் தெரிந்து வாங்கிறாரா அல்லது அவராகவே வாங்கி வைத்துவிட்டுச் சென்று விட்டாரா? உங்கள்மீது குறை சொல்லவில்லை. நீங்கள் புதிதாக வந்திருப்பவர்கள். இது பற்றியெல்லாம் விளக்கம் அளிக்க வேண்டும். இந்த முறையை தொடர்ந்து இந்த அரசு கடைப்பிடிக்கப் போகிறதா என்பதையும் அறிவிக்க வேண்டுமென்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

[முற்பகல் 10-40].

அதற்கடுத்தபடியாக, கணக்குக் கொடுத்திருக்கிறார்கள் நம்முடைய அதிகாரிகள். 1977-78ஆம் ஆண்டுக்கு 2, கோடியே 79 இலட்சம் லாபம் என்று. இதிலே வருமான வரி கட்ட வேண்டும், ஆனால் அதைப்பற்றிய குறிப்பு இல்லை. வருமான வரி எவ்வளவு கட்டப் போகிறோம்? புதிதாக வண்டி போட்டு விட்டதாலே பேலன்ஸ் ஆகிவிட்டது, ஆகவே கட்ட மாட்டோம் என்று சொல்லலாம். இது தெரிந்த விஷயம்தான். 65 சதவீதமா, 70 சதவீதமா என்று தெரிய வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : ஒலி பெருக்கியை மறைத்துக் கொண்டு பேசுகிறீர்கள்; புத்தகத்தால் வேறு மறைத்து விடுகிறீர்கள்; நேராக நின்று பேசங்கள்.

[1978 மார்ச் 20]

திரு. சி. ஆறுமுகம் : திசை திருப்புகிறார் பேரவைத் தலைவர். பேரவைத் தலைவரவர்களே, 2 கோடியே 79 இலட்சம் ரூபாய் 1977-78 ஆம் ஆண்டுக்கு இலாபம் வந்தது என்று கணக்குக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். நான் ஒரு பழமொழி சொல்கிறேன், 'மொட்டைத் தாதன் குட்டையிலே விழுந்தான்' என்பதைப், போல இருக்கிறது. ஆனால் ஏற்கெனவே 1977-ஆம் ஆண்டு கொடுத்துள்ள புள்ளிவிவரம் 11 கோடியே 25 இலட்சம் ரூபாய் நஷ்டம். இது 1977-ஆம் ஆண்டு கொடுக்கப்பட்ட புள்ளி விவரம், 31-3-1977-இல். நடப்பாண்டில் கொடுத்திருக்கிறார்கள், அப்ராக்ஸ்மேட் என்று. இந்த ஆண்டு இப்படிக் கொடுத்து விட்டு மீண்டும் வருகின்ற ஆண்டுகளில் எப்படிக் கொடுப்பார்கள் தெரியுமா? மீண்டும் 1977-78 என்பதை இப்படிப் போட்டு விட்டு மறுபடியும் போடுவார்கள் அப்ராக்ஸ்மேட் என்று.

அடுத்து, ஏழு கார்ப்பரேஷன்கள் இருக்கின்றன. இந்தக் கணக்கிலே அதற்கான பேலன்ஸ் ஷீட் வைக்கவில்லை. ஒவ்வொரு கார்ப்பரேஷனுக்கும் ஒரு ஆண்டில் எவ்வளவு வருவாய், எவ்வளவு செலவு, அரசின் மூலதனம் எவ்வளவு, வங்கி மூலதனம் எவ்வளவு, உலக வங்கியின் மூலதனம் எவ்வளவு என்ற குறிப்பு கொடுக்கப்படவில்லை. மொத்தமாகக் கொடுத்திருக்கிறார்கள் 51 சதவீதம் அரசிடத்திலும், 49 சதவீதம் தனியாரிடத்திலும் என்ற புள்ளி விவரம் தெரிவிக்கப்படுகிறது. அதை நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன். ஆனால் ஒவ்வொரு கழகத்திலும் எவ்வளவு பஸ்கள், எவ்வளவு புதிய பஸ்கள், எவ்வளவு பழைய பஸ்கள் என்று புள்ளிவிவரம் கொடுக்கப்பட வேண்டும்.

அதற்கடுத்தபடியாக, ஒவ்வொரு கழகத்திலேயும் எவ்வளவு ஸ்டாக் இருக்கிறது, பழைய சாமான்கள் எவ்வளவு இருக்கிறது, இருக்கின்ற டயர்கள் எவ்வளவு என்று கூற வேண்டும். அவசர நிலை காலத்தில் மதுரையில் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் காயலான் கடையிலிருந்து வாங்கிய சாமான்கள் எவ்வளவு என்று சொல்ல வேண்டும். காயலான் கடையில் கை விலைக்கு வாங்கலாமா? அப்படிச் சட்டத்தில் இருக்கிறதா? சர்க்கார் வாங்குவது என்றால் கொட்டேஷன் கேட்க வேண்டும். அரசுப் பிரிவில் அல்லது தனியாரிடத்தில் கொட்டேஷன் கேட்க வேண்டும். ஆனால் மதுரையில் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் முன்பு இருந்த அதிகாரி இப்படிச் செய்யவில்லை, அவர் மாற்றப்பட்டு போய்விட்டார் என்று கருதுகிறேன். இலட்சக்கணக்கான ரூபாய் களுக்குக் காயலான் கடையில் சாமான்கள் வாங்கிவைத்திருக்கிறார். இன்னும் அது கோடவுளில் இருக்கிறதா? அல்லது இடைக் காலத்தில் ஏலம் போடப்பட்டு விற்றிருக்கின்றார்களா? இந்தக் காரியம் எப்படி நடைபெறுகிறது? என்ன தான் நாங்கள் எதிர்க் கட்சியாகவும், நீங்கள் ஆளுங்கட்சியாகவும் வந்தாலும், நாட்டு மக்களிடத்திலே இவ்வளவு செய்வோம் என்று சொல்லி விட்டு வந்தாலும் இங்கே வந்தவுடன் விவகாரம் எப்படியாக இருக்கிறது?

[திரு. சி. ஆறுமுகம்]

[1978 மார்ச் 20]

அதிகாரிகள் என்ற இயந்திரத்தில் நாம் மாட்டிக்கொண்டு நசுங்கிக்கொண்டு இருக்கிறோம். இதை மாற்றுவதற்கு வழி என்ன என்று பார்க்க வேண்டும். தொடக்கத்திலேயே நான் குறிப்பிட்டதைப்போல, அமைச்சரவர்கள் இனிய வயதினர், சிரித்துக் கொண்டே இருப்பார்கள். நாம் சொல்வதைத் தான் அதிகார வர்க்கம் ஏற்க வேண்டும், அவர்கள் சொல்வதை நாம் ஏற்றுக் கொள்வதற்காக மக்கள் நமக்கு வாக்களிக்கவில்லை. (மணியடிக்கப்பட்டது) இது முக்கியமான விஷயம்.

நீங்கள் ஆளுங்கட்சியாக இருக்கிறீர்கள், நாங்கள் எதிர்க்கட்சியாக இருக்கிறோம், நீங்களும் நானும் மக்கள் ஒட்டுப்போட்டால் வருகிறோம், இல்லையென்றால் கிடையாது. ஆனால் அதிகாரிகள், நிரந்தரமாக இருக்கக் கூடியவர்கள். அவர்கள் கொடுக்கின்ற புள்ளி விவரத்தை நீங்கள் சொல்லப் போகிறீர்கள். எனவே, அதைப் பற்றி நான் தகராறு செய்யத் தயாராக இல்லை. ஏழு கிடங்குகளிலும் ஒரு முறையைக் கையாளுகிறார்கள். இது ஏகபோகம்தானே? மூன்று மாதங்கள் பஸ்ஸை ஓட்டுகிறார்கள் ஒவ்வொரு பகுதியிலேயும். 3 மாதம் ஓட்டி விட்டு நஷ்டம் வருகிறது என்று நிறுத்திவிடுவார்கள். நான் அமைச்சரவர்களைத் கேட்டுக்கொள்வது, 3 மாதத்திலே ஒரு பஸ்ஸிலே இலாப நஷ்டத்தைப் பார்க்க முடியுமா? நீங்களோ, நாளை மகனுக்குத் திருமணம் செய்துவிட்டு, 3 மாதத்திலே பேரன் பிறக்கவில்லை என்றால் அதற்காக அந்தப் பெண்ணைத் திருப்பி அனுப்புவேன் என்று சொன்னால் என்ன அர்த்தம்? பெண் கேட்டுக்கொண்டு சும்மா இருப்பாரா? அல்லது, அவரது உறவினர்கள்தான் சும்மா இருப்பார்களா? அதுபோல்தானே, இதுவும் இருக்கிறது.

3 மாதம் பஸ்ஸை ஓட்டிவிட்டு நிறுத்திவிடுவது என்றால் என்ன அர்த்தம்? உடனே, ஆளுங்கட்சி உறுப்பினர்கள், ஆறுமுகம் நீ, தேசியமயத்திற்கு விரோதமாகப் போகிறாயா என்று கேட்கலாம், நான் தேசியமயத்திலே முழு நம்பிக்கை கொண்டவன். ஒரு கண் போனாலும், தலை இருக்கிறதென்று மகிழ்பவன். கண் போவதைப் பற்றி நான் கவலைப்படவில்லை. நான் கண் இழந்தவன். இருந்தாலும், அக் கொள்கையிலே நம்பிக்கை கொண்டவன். எதிராக உட்கார்ந்து பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறார், ஆறுமுகம் ஏதாவது பேசினால் நாம் பதில் சொல்லலாம் என்று, முன்னாள் போக்குவரத்து அமைச்சர் திரு. இராமச்சந்திரன்.

கவுன்டர் அப்ளிக்கேஷன் முறையிருக்கிறது. வேறு ஒருவர் ஓட்டுகிறார், அவருக்கு ஒரு ஸ்கீம், நீயும் ஓட்டாதே, நானும் ஓட்டமாட்டேன் என்று ஸ்கீம் போடுவது என்றால் அது எப்படி கவுன்டர் அப்ளிக்கேஷன் முறையாகப் போடும்போது

1978 மார்ச் 20]

[திரு. சி. ஆறுமுகம்]

கவுன்டர் அப்ளிகேஷன் போடுகிறார்கள். சட்டம் இருக்கிறது. நீங்கள் முன்பு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக இருந்த போது, நீங்களும் நாமும் சேர்ந்துதான் அந்தச் சட்டத்தை போட்டோம். ஆனால், அந்த முறை தேவைதானா? கவுன்டர் அப்ளிகேஷன் முறை தேவையில்லை. சரி, கவுன்டர் அப்ளிகேஷன் போடுகின்ற கழகங்கள் முறையாக நடத்துகிறார்களா? 'எந்த கழகமாக இருக்கட்டும், எனக்கு என்ன தெரியும்? நான் சமீபத் திலே வந்தவன், என்னை நெருக்குகிறாயா' என்று கேட்காதீர்கள். நான் உங்களை நெருக்கவில்லை. நீங்கள் (முன்னாள் அமைச்சர்) அவர்களைக் கேளுங்கள், கவுன்டர் அப்ளிகேஷன் தேவைதானா என்று.

சர்க்காரிலே, இன்றைக்கு 51 சத விசிதம் என்று சொன்னார்கள், இந்த 51 சதவீதத்தில் பல நூற்றுக்கணக்கான பஸ்கள் 4 மாதம் டெம்பரரி பர்மிட் வாங்கித்தான் ஓட்டுகிறார்கள். இதில், டாக்ஸி கட்டரதவர்கள் நிறைய பேர்; நம்பர் பிளேட்டே மாற்றாமல் ஓட்டினார்கள். 39 ஆக்ட், தனிப்பட்டவர்களுக்கும் அரசுக் கழகத்திற்கும் ஒன்றுதானே. சட்டம் இரு தரப்புக்கும் ஒன்றுதானே. ஏன் அரசுக் கழகத்தில் இந்தத் தவறுகள் நடக்கின்றன? அரசாங்கத்தில் இத் துறைக்கு ஒரு செயலாளர்; அந்த 7 கார்ப்பரேஷன்களுக்கும் அவரே தலைவர். இது எப்படி சரியாக வரும்? இங்கே இருக்கிற செயலாளர், 7 கார்ப்பரேஷனுக்கும் சேர்மன். அது எப்படி பொருந்தும்? எனக்கு ஒன்றும் புரியவில்லை. அது எப்படி பொருந்தும்? ஒன்று சொல்லலாம், இரண்டும் அரசாங்கத்தைக் காப்பாற்றும், என்று. அதை வேண்டுமானாலும் ஒத்துக்கொள்ளலாம். ஆனால், கொள்கை அளவிலே அது பொருந்தி வருமா? ஆக, அதை இரு தலைமைப் பொறுப்பாக மாற்றி அமைத்தால், நிர்வாகம் சரியாக இருக்கும்.

புதிய அரசின் கொள்கை என்ன, போக்குவரத்துத் துறையில்? தேசிய மயம் ஒன்று, இரண்டா அல்லது மூன்று என்று நீங்கள் சொல்லீர்களானால், என்னைப் போன்றவர்கள் அல்லது ஒரு பஸ், இரண்டு பஸ் வைத்திருப்பவர்கள் கால்நடை அமைச்சரிடம் போய் 2 ஏருமை மாடாவது வாங்கிக் கொண்டு, பஸ்ஸை விட்டுவிடுவான். ஒன்று, இத்தனை பஸ்களுக்கு மேல் தேசியமயம் என்று தெரிவியுங்கள், அல்லது 'கம்பிளீட்' தேசியமயம் என்று தெரிவியுங்கள். ஆக, இரண்டுங்கெட்டான் நிலையில் ஆளை சாகடிக் காதீர்கள் என்று தெரிவித்து இந்த அளவோடு என்னுடைய உரையை முடிக்கிறேன், வணக்கம்.

*திரு. செள. வே. வரதராஜன் : அவைத் தலைவர் அவர்களே, நெடுஞ்சாலை மற்றும் கிராமப்பணித் துறைக்கான மானியக் கோரிக்கைகள் விவாதத்தின் மீது எனக்குப் பேச வாய்ப்பளித்தமைக்கு முதற்கண் என் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

[திரு. செள. வே. வரதராஜன்]

[1978 மார்ச் 20]

நான், இங்கே எனது தொகுதியான சேலம் மாநகரில் உள்ள சில பிரச்சினைகளை மட்டும் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். சேலம் மாநகரம் வளர்ந்த ஒரு பெரிய நகரம். அங்கே சாலைப் போக்குவரத்து நெரிசலான கட்டத்தை அடைந்திருக்கிறது. இதனால், பாதசாரிகளுக்கு உள்ள இடர்ப்பாடு கொஞ்ச நஞ்சமல்ல. ஆகவே, முக்கியமான இடங்களிலே அங்கே சீரங்கப்பாதை அமைக்கும் திட்டத்தை ஏற்படுத்தித் தருமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, இன்னொன்றையும் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். சேலம் அப்சரா தியேட்டர் அருகே உள்ள பாலம் மிகவும் பழுதடைந்த நிலையிலே உள்ளது. இதைப் பலமுறை எடுத்துக் கூறியும் அங்கே அதைப் பழுது பார்க்காமல், சீரமைக்காமல் இருக்கிறார்கள். ஆகையினால், அது நகராட்சித் துறையின் பொறுப்பிலே இருந்தாலும், இந்த அரசு எடுத்து, கண்டிப்பாக அந்தப் பாலத்தைச் சீர்படுத்தித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 10-50)

மேலும் ஒன்றைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். சேலம் பொது மருத்துவமனை அருகில் உள்ள ரயில் கேட் மீது சேலம், தர்மபுரி, கிருஷ்ணகிரி, திருப்பத்தூர், வேலூர், திருப்பதி, பெங்களூர் போன்ற முக்கியமான ஊர்களுக்குச் செல்லும் பாதையாக இருப்பதால் அங்கு ஒரு மேம்பாலம் கட்டித்தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இப்போது அந்த ரயில் கேட் மூடப்பட்டால் 5 நிமிடத்திற்குள்ளாக நூற்றுக்கணக்கான வண்டிகள், பஸ்களும் லாரிகளும் தேங்கி நிற்கும் நிலை ஏற்பட்டு அதை சீர்படுத்துவதற்கு ½ மணி நேரம் ஆகிற சூழ்நிலை ஆகிவிடுகிறது. எனவே அங்கு ஒரு மேம்பாலம் கட்ட கண்டிப்பாக இந்தத் திட்டத்திலே ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்ததாக சேலம், பெங்களூர் இரவு நேர ஏ.டி.சி. வண்டிகளில் சில வசதிக் குறைவுகள் இருக்கின்றன. தனியார் பஸ்களில் உள்ளதைப்போல இந்த பஸ்களையும் சொகுசு பஸ்களாக மாற்றிக் கொடுக்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதே நேரத்தில் இன்னொன்றையும் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். சேலம் பெங்களூர் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கட்டணத்தைக் குறைத்தது வரவேற்கத்தக்கதாகும்.

அடுத்து சேலத்திலே புறநகர்ப் பகுதிகளுக்கு டவுன் பஸ் எண்ணிக்கை அதிகப்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். சேலத்திற்குப் பல பகுதிகளில் இருந்தும் வருகின்ற வியாபாரிகளுக்கும், கல்லூரி மாணவர்களுக்கும், மருத்துவமனைக்கு வருகின்றவர்களுக்கும் கிராமத்திலே இருந்து வருகின்றவர்களுக்கும் இப்போது இருக்கிற டவுன் பஸ் வசதிகள் மிகக் குறைவாக இருக்கிறது. கண்டிப்பாக அதை அதிகப்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1978 மார்ச் 20] [திரு. செள. வே. வரதராஜன்]

மேலும் முக்கியமாக ஒன்றைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். மோட்டார் சைக்கிள், ஸ்கூட்டர் போன்றவைகளை ஓட்டுகிறவர்கள் கட்டாயம் ஹெல்மட், தலையில் தொப்பி அணிய வேண்டும் என்று கட்டாயப்படுத்த வேண்டும். அவர்களுக்கு அதை அணிவது முதலில் தயக்கமாக இருந்தாலும் சங்கோஜமாக இருந்தாலும் பழக்கப்பட்டு விட்டால் சரியாகிவிடும். ஆகையால் இதைக் கட்டாயமாக அணிய வேண்டும் என்று சட்டத்தைக் கொண்டு வரவேண்டும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இதனால் பல உயிர்கள் காப்பாற்றப்படக்கூடிய சூழ்நிலை ஏற்படும்.

மேலும் டவுன் பஸ் ஸ்டாண்டில் அதிக விஸ்தாரம் இல்லாமல் குறைவான நிலப்பரப்பு இருக்கிறது. அதனால் பஸ் போக்கு வரத்துக்கு இடைஞ்சலும் இருக்கிறது. அந்த பஸ் ஸ்டாண்டை விரிவுபடுத்தித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் ஆட்டோ, டாக்ஸி போன்ற வாகனங்கள் நிற்பதற்கு எந்தவிதமான ஸ்டாண்டும் இல்லை. அங்கே டாக்ஸி, ஆட்டோ போன்ற வாகனங்களை நிறுத்த மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். அதைப் போக்கத்தக்க விதத்தில் அவைகளுக்கு ஒரு ஸ்டாண்டு, குறிப்பாக பொது மருத்துவமனை அருகில் அமைத்துத் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் அரசு ஆற்றிவரும் நல்ல பல திட்டங்களில்—சேலம் இரும்புத் தொழிற்சாலைக்கு—ரூ. ஒரு கோடியே 42 லட்சம் செலவில், சூரமங்கலம்—தாரமங்கலம் சாலையை மேம்படுத்துத் திட்டம் வரவேற்கத் தக்க ஒரு நல்ல திட்டமாகும்.

புரட்சித் தலைவரின் அருமைத் தம்பியும், சேலத்தின் செல்வப்பிள்ளையுமான நம் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரின் கீழ், தமிழக வரலாற்றில் என்றும் காணாத முறையில் இது போன்ற நல்ல பல திட்டங்களைச் செயலாக்கி, புரட்சித் தலைவரின் புகழுக்கு அணி சேர்க்கும் வகையில் இந்த ஆற்றல்மிகு பணி தொடர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் இந்தச் சாலைகளை கான்ட்ராக்ட் முறையில் செப்பனிடும் முறையைக் கைவிடுவதற்கு அரசு கண்டிப்பாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். உதாரணமாக, ஒன்றைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். சேலத்திலிருந்து, கோவை செல்லும் பாதையில், சேலம்—மகுடம்சாவடி பாதை சுமார் 15 ஆண்டு காலமாக இன்னும் சரியாக சரிச் செய்யப்படவில்லை. எந்த நோக்கத்தோடு அந்த கான்ட்ராக்ட் எடுத்தவர்கள் இப்படித் தள்ளிப்போட்டுக் கொண்டு இருக்கிறார்கள் என்று தெரியவில்லை.

[திரு. செள. வே. வரதராஜன்] [1978 மார்ச் 20]

இப்படித் தள்ளிக்கொண்டு போவதால் இன்றொரு தலை முறை வந்துவிடும் போல் இருக்கிறது. ஆகவே, கான்ட்ராக்ட் எடுத்து விட்டு, அரசே செயல் முறையில் அரசு அதிகாரிகளைக் கொண்டு அந்தப் பாதையைச் சீரமைக்கும் திட்டத்தைக் கொண்டு வர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, வாய்ப்பளித்த தலைவருக்கு நன்றி கூறி முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

(6) அறிவிப்புகள்—தொடர்ச்சி.

(ஆ) மாற்றுத் தலைவர்கள் பட்டியல்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : சட்டப் பேரவை விதி 6 (1)-ன் கீழ் திரு. எஸ் ஜே. இராமசாமி அவர்களை மாற்றுத் தலைவராக நியமிக்கிறேன்.

8. 1978-79-ஆம் ஆண்டுக்கான மானியக் கோரிக்கைகள் மீது
விவாதமும் வாக்கெடுப்பும் (தொடர்ச்சி)

திரு. த. புஸ்பராஜ் : மாண்புமிகு சட்டப்பேரவைத் தலைவரவர்களே, இன்று வந்துள்ள மானியக் கோரிக்கைகள் மீது எனது கருத்தை இங்கே கூறுகிறேன்.

பஸ்கள் தேசியமாக்கப்பட்டவுடன் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலம் எடுத்து நடத்தப்பட்ட பல பஸ் தடங்கள் இன்று பஸ் ஓடாமல் நிறுத்தப்பட்டுள்ள ஒரு நிலையை நம் தமிழகத்தில் இன்று பார்க்கின்றோம். இந்த நிலையை அரசு மாற்ற வேண்டும். பத்து ஆண்டுகளுக்கு மேல் தனியார்கள் மூலம் நல்ல முறையில் லாபத்தில் ஓடிக் கொண்டிருந்த பஸ்கள் கூட போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் மூலம் எடுத்து நடத்தப்பட்டு லாபம் இல்லை என்ற காரணத்தால் இன்று நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. இந்த நிலையை அரசு உணர்ந்து லாபத்தை மட்டுமே குறிக்கோளாகக் கொள்ளாமல், ஏழை எளிய பொதுமக்கள் வசதியைக் கருதி உடனடியாக இவ்வாறு நிறுத்தப்பட்ட பஸ்களை ஓட்டவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தமிழக அரசு விரைவுப் பேருந்துகள் குறிப்பிட்ட நேரத்திற்கு வருவது இல்லை. கூடியவரை குறிப்பிட்ட நேரத்திற்கு ஓட்டு மாறு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலமாக வாடகைக்குக் கொடுக்கப்படுகின்ற ஒப்பந்த ஊர்திகளுக்கு வாங்கப்படுகின்ற வாடகையும், டிசுலுக்காக வாங்குகின்ற செலவுத் தொகையும், தனியார் வாங்குவதை விட அதிகமாக இருக்கிறது. ஆகவே, ஒப்பந்த ஊர்திகளுக்கு வாடகையைக் குறைப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்காகக் கட்டப்பட்டிருக்கின்ற பணிமனைகளில் பல வசதிக் குறைபாடுகள் இருக்கின்றன. குறிப்பாக பல பணிமனைகளில் தரை கூட கான்கிரீட் போடாத ஒரு கலையும், மேற்கூரையும் இல்லாத ஒரு நிலையினையும் நாம் இன்று காண்கிறோம். இந் நிலையினைப் போக்க அரசு உடனடி நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1978 மார்ச் 20]

[திரு. த. புஸ்பராஜை]

பொதுமக்களின் நலனைக் கருதி, சில சமயங்களில் தற்காலிக பர்மிட் வழங்க வேண்டியிருக்கிறது. அந்தச் சமயத்தில் பர்மிட் வாங்குவதற்காகப் போக்குவரத்துக் கமிஷனரை அணுக வேண்டியிருக்கிறது. கமிஷனர் அரசாங்கத்தை நாடவேண்டியிருக்கிறது. அவ்வாறு ஆகும்போது குறிப்பிட்ட நேரத்திற்குள் தற்காலிக பர்மிட் வழங்க முடிவதில்லை. இந்நிலையை உணர்ந்து அரசு அந்தந்த மாவட்டத்திலுள்ள மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் மூலமாகத் தற்காலிக அனுமதி வழங்க உத்தரவு பிறப்பித்தால் குறிப்பிட்ட நேரத்திற்குள் பர்மிட் வழங்கி பொதுமக்களுக்கு நன்மை செய்ய ஏதுவாக இருக்கும். அரசு இதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தமிழகத்தில் மினி பஸ் கிராமங்களில் விடுவதற்கு அரசு ஏற்பாடு செய்து வருவதைப் பாராட்டுகிறேன். அவ்வாறு பஸ்கள் ஓட்டும் உரிமையை போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குக் கொடுக்காமல், தங்களுடைய வாழ்நாள் எல்லாம் பொதுமக்களுக்குச் சேவை செய்துவிட்டு, ஓய்வு பெற்றவுடன் வேறு வருமானம் இல்லாமல் கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டிருக்கும் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்களைக் கொண்ட கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் மூலம் நடத்துவதற்கு மினி பஸ் ஓட்டும் உரிமையை வழங்க வேண்டும். அவ்வாறு கூட்டுறவு முறையில் நடத்த முன் வருகின்ற டிரைவர்கள், கண்டக்டர்களுக்கு தேசியமயமாக்கப்பட்ட வங்கிகளிடம் இருந்து கடனுதவி அளிக்க வேண்டும். இம்மாதிரியான ஒரு திட்டத்தை அரசு செய்தால் வருமானமில்லாமல் வாழ்க்கையில் அவதிப்படும் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்களுக்கு ஒரு நல்ல வழியாக அமையும். அதோடு மட்டுமல்லாமல் டிரைவர்கள் கண்டக்டர்களுக்கு அனுபவம் இருப்பதால் கிராம மக்களுக்கு நல்ல முறையில் அவர்கள் சேவை செய்ய முடியும்.

இன்று தமிழகத்தில் உள்ள பேருந்துகளில் சுமார் 50 சதவிகிதம் தனியார் வசம் உள்ளது. 10 பேருந்துகளுக்கு மேல் நடத்தும் உரிமையாளர்கள் சுமார் 12 நபர்களே. சுமார் 1,800 உரிமையாளர்கள் 4,900 பேருந்துகளை நடத்துகிறார்கள். இந்த 1,800 உரிமையாளர்கள் 5 பேருந்துகளும், அதற்குக் குறைவாகவும் உள்ள பேருந்துகளையும் நடத்துகிறார்கள். இன்றைய நிலையில் பேருந்து நடத்துபவர்கள் கஷ்ட நிலையில்தான் உள்ளார்கள். பொதுவாக டையர், உதிரி பாகங்கள், டீசல் ஆயில் ஆகியவற்றின் விலையுயர்வு கடுமையாக இருப்பதாலும், மோட்டார் வாகன வரி ஆகியவற்றைத் தாங்க முடியாத நிலை இருப்பதாலும் உள்ள நிலையில்தான் இருக்கிறார்கள்.

அரசாங்கம் எடுத்து நடத்தும் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பஸ்களில் 66.35 சதவீதம் பஸ்கள் லாபம் இல்லாமல் ஓடிக் கொண்டுதான் இருக்கின்றன என்று கணக்குக்

[திரு. த. புஸ்பராஜா]

[1978 மார்ச் 20]

காட்டப்பட்டு இருக்கிறது. இதற்குக் காரணம் மற்ற மாநிலங்களைக் காட்டிலும் தமிழகத்தில்தான் மோட்டார் வாகன வரி அதிகமாக உள்ளது. கேரள மாநிலத்தில் காலாண்டு வரி ஒரு சீட்டுக்கு ரூ. 115 தான். தமிழகத்தில் ரூ. 215 தற்போது ரூ. 230 ஆக ஆக்கியுள்ளோம். இதனால் மேலும் பேருந்து உரிமையாளர்களின் நிலை கஷ்டம் தான். இருந்த போதிலும் சிறிய உரிமையாளர்கள் பல ஆண்டு காலமாக இதே தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளார்கள். தேசியமயக் கொள்கையாலோ அல்லது கஷ்ட நிலையாலோ இந்தத் தொழிலை விட்டுவிட்டு வேறு தொழிலுக்கு மாற்றிக்கொள்ள வேறு தொழில் அனுபவம் இல்லாதவர்கள். அதோடு அவர்களுக்கு அதற்குப் பணவசதியும் இல்லை. இந்தத் தொழிலை விட்டு விடுவதனால் தொழிலாளர்களால் செய்து பார்த்தால் கடன்தான் மிஞ்சும். கடன்காரர்களுக்குப் பயன்தும் அன்றாடம் தன் குடும்பம் நடத்த வேண்டியும், நஷ்டத்துடனும், கஷ்டத்துடனும் தொழிலை தொடர்ந்து நடத்துகின்றனர். ஆகையால் அவர்களை முதலாளிகள் என்ற வார்த்தையில் எண்ணிப்பார்க்காது அவர்களையும் பொருளாதார ரீதியிலும், தொழில் முறையிலும் பின் தங்கியவர்களாகக் கருதி பேருந்து தேசியமயக்கொள்கைகளுக்கு உட்பட்டு சிறிய உரிமையாளர்களுக்கு சில சலுகைகளைக் கொடுக்க வேண்டியது அவசியம். இதை மனதில் கொண்டு தனியார் துறை பேருந்து உரிமையாளர்கள் அனைவரையும் முதலாளிகள் என்று எண்ணக் கூடாது.

பேருந்துகள் தேசியமயக் கொள்கையை நான் கைவிடும்படி கேட்கவில்லை. தேசியமய திட்டத்திற்குள் சிறிய பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குத் தொடர்ந்து நிலையான வாழ்வு அளிக்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சிறிய உரிமையாளர்கள் என்று தீர்மானிக்கும் போது, ஒன்று ஒரு ஓர்க்ஷாப் வைத்துக் கொள்ள வசதி வேண்டும். இரண்டு, ஒரு ஸ்பேர் பஸ் வைத்துக் கொள்ள வசதி வேண்டும். மூன்று, சிறந்த நிர்வாகம் நடத்துவதற்கேற்ப அலுவலகத்திலும் மற்றும் கணிசமான தொழிலாளர்களையும் வைத்துக்கொள்ள வசதி வேண்டும். நான்கு, 20 தொழிலாளர்களுக்கு குறைவில்லாமல் இருந்தால்தான் பிராவிடண்ட் பண்ட் வசதி கிடைக்கும். ஐந்து, தொழிலாளர்களுக்கு நிரந்தரமில்லாத தன்மையைப் போக்கி அவர்களை நிரந்தர ஊழியர்களாக நியமித்துத் தகுந்த வசதிகளைச் செய்ய வேண்டும்.

இவ்வளவு வசதிகளையும் கொண்டு சிறந்த நிர்வாகத்துடன் மக்களுக்கு பேருந்து உரிமையாளர்கள் சேவை செய்ய வேண்டுமானால், குறைந்தது ஐந்து பஸ்களையாவது வைத்து நடத்தினால் தான் கட்டுப்படியாகும் என்பது என் அபிப்பிராயம்.

1978 மார்ச் 20] [திரு. த. புஸ்பராஜா]

மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களும், மாண்புமிகு போக்கு வரத்துத்துறை அமைச்சர் அவர்களும் இவற்றைப் பரிசீலனை செய்து சிறிய உரிமையாளர்களுக்கு வாழ்வு அளிக்க வேண்டிய நடவடிக்கை எடுக்குமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன். மேலும் தற்போதைய நிலை ஏராளமான வழித்தடங்களின் பர்மிட்டுகள் புதுப்பிக்கப்படாமல் தற்காலிக பர்மிட்டுகள் ஒவ்வொரு நான்கு மாதத்திற்கும் வழங்கப்பட்டுள்ளது. அதனால் அந்த உரிமையாளர்களுக்கு பர்மிட்டுகள் நிலையில்லாத காரணத்தால் பாங்குகளிலோ மற்ற தனியார்களிடமோ எவ்வித கடன் வசதியும் கிடைப்பதில்லை. முக்கியமாக காலாண்டு வரி செலுத்தும் நேரத்தில் அவர்கள் படும் அவதி குறிப்பிடத்தக்கது.

(மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர்—திரு. எஸ்.ஜே. ராமசாமி தலைமை.)

தேசியமயத் திட்டத்திற்குள் சிறிய பஸ் உரிமையாளர்களுக்கு வாழ்வு அளிக்க எண்ணும்போது அந்த சிறிய பஸ் உரிமையாளர்கள் பொதுமக்களுக்குச் சேவை செய்யவும், தொழிலாளர்கள் நலன் பாதுகாக்கப்படவும், சிறந்த முறையில் ஒரு நல்ல சர்வீசை நடத்த வேண்டுமானால் குறைந்தபட்சம் ஐந்து பேருந்துகளாவது நடத்தும் அளவிற்கு அவர்களுக்குச் சலுகை அளிக்குமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அறந்தாங்கி-பட்டுக்கோட்டை சாலையில் பட்டுக்கோட்டையில் இருந்து 1 மைல் தொலைவில் நரியாறு என்று ஒரு ஆறு குறுக்கிடுகிறது. சாதாரண மழை பெய்தால் கூட இவ்வாற்றில் நீர் நிறைந்து போக்குவரத்து தடைபட்டு ரோடு துண்டிக்கப் படுகிறது. இந்த வழியில் சுமார் 100 பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டு இருக்கின்றன. இந்நிலையினை உணர்ந்து அந்த ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டிக் கொடுக்க அரசு முன் வரவேண்டும். (மணி அடிக்கப்பட்டது.)

(முற்பகல் 11-00).

திரு. பி. கோதண்டராமன் என்கிற முசிநிபுத்தன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியத்தின் மீது பேசுவதற்கு முன்னால் இந்தத் துறையை மேற்கொண்டிருக்கிற அமைச்சர் திரு. பொன்னையன் அவர்கள் எந்த அளவுக்கு இந்தத் துறையில் மிகக் குறுகிய அனுபவத்தில் பிரச்சனைகளைச் சமாளிக்க முடியுமோ அந்த அளவுக்கு சமாளித்திருக்கிறார் என்பதைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். அவர் பொறுப்பேற்றுக் கொண்ட மூன்று மாதக் காலத்திலேயே பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் நடைபெற்ற வேலை நிறுத்தத்தை அந்தத் தொழிலாளர்களோடு உரையாடி, அவர்களோடு கலந்து பேசி, அந்தப் பிரச்சனைக்குத்

[திரு. பி. கோதண்டராமன் என்கிற முசிறிபுத்தன்]

[1978 மார்ச் 20]

தீர்வு கண்ட விதம் மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களுக்குத் துணையாக இருந்து, அந்தத் துறையிலே எடுத்துக் கொண்ட முயற்சியை இந்த நாட்டிலே உள்ளவர்கள் மட்டுமல்ல ஏடுகள் எல்லாம் பாராட்டிக் கொண்டிருக்கின்றன. அதுமட்டுமல்ல, இது போன்ற பிரச்சனைகளில் அவருக்கு இருக்கிற அறிவு, அனுபவம் மெச்சத் தகுந்த அளவுக்கு இருக்கிறது என்பதை நாம் அறிவோம்.

இன்றைய தினம் போக்குவரத்துத் துறை பற்றி மதுராந்தகம் ஆறுமுகம் அவர்கள் பேசினார்கள். அவர்கள் பேசுகின்றபோது ஒன்றைச் சொல்வார்கள் என்று நினைத்தேன். இந்தியத் துணைக் கண்டத்தில் குறிப்பாக நான்கு மாநிலங்களில் உள்ள போக்குவரத்துத் துறையைப் பார்த்தோம்; நாங்கள் பார்க்கிற போது அந்த மாநிலங்களிலே இருக்கிற அதிகாரிகளும் அமைச்சர்களும் என்ன சொன்னார்கள் என்றால் போக்குவரத்துத் துறையில் எந்த மாநிலம் போக்குவரத்துத் துறையை எப்படி எப்படி நடத்த வேண்டும், எப்படி எப்படி செயல்படுத்த வேண்டும் என்பதற்கு முன்னுதாரணமாக இருக்கிறதோ அந்த மாநிலத்திற்குச் செல்ல வேண்டுமென்றும் அதற்குத் தாங்கள் தெரிந்தெடுத்திருக்கிற இடம் தமிழ்நாடு தான் என்றும் தெரிவித்தார்கள்.

அந்த அளவுக்கு இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலே தமிழ்நாடு தான் போக்குவரத்துத் துறையிலே முன்னணியில் இருக்கிறது என்பதை அருமை அண்ணன் ஆறுமுகம் அவர்கள் பார்த்து வந்தார்கள். நாம் அந்த அளவுக்குச் செய்திருக்கிறோம். ஆனால் அவர்கள் குறிப்பிடும்போது இந்த ஆட்சி பொறுப்பேற்றுக் கொண்ட பிறகு 9 மாதத்தில் 5 சதவீதம்தான் முன்னேற்றம் அடைந்திருக்கிறது என்று வாதித்தார்கள். எதிர்க்கட்சிக்காரர்களும் ஏற்றுக் கொள்ளக்கூடிய அந்த அளவுக்கு இன்றைக்கு சிறப்பாகப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பணியாற்றுகின்றன.

நம்முடைய போக்குவரத்துக்களில் விபத்துக்கள் அடிக்கடி ஏற்படுகின்றன; குறிப்பாக பல்லவன் பஸ்களில் ஏறினால் உயிரோடு போய்ச் சேருவோமா என்பது சந்தேகமாக இருக்கிறது; அதிலும் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் ஏறினால் நிச்சயமாகப் போய் சேருவோமா என்ற அச்சம் இருப்பதாக அவர்கள் தெரிவித்தார்கள். பல்வேறு இடங்களில் விபத்துக்கள் நடக்கின்றன; இல்லை என்று யாரும் சொல்ல முடியாது. அதற்குக் காரணம் ஓட்டுநர்கள் கவனக் குறைவாக ஓட்டுகிறார்கள். ஓட்டுநர்கள் கவனமாக ஓட்டுவதற்கு தமிழ்நாட்டில் இந்தப் பொறுப்பை ஏற்றிருக்கிற அமைச்சர் அவர்களுக்கு ஒரு கருத்தைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். விபத்து இல்லாமல் ஓட்டுகிற ஓட்டுநருக்கு ஆண்டு தோறும் 100 ரூபாய் போனஸ் தருவது என்று அறிவித்தால் கொஞ்சம் கவனமாக அவர்கள் ஓட்டுவார்கள்.

[திரு. பி. கோதண்டராமன் என்கிற முசிறிபுத்தன்]

1978 மார்ச் 20]

அதுமட்டுமல்ல, ஓட்டுநர்கள் ஓரளவு படித்தவர்களாக, குறைந்தது 8-வது அல்லது 9-வது வகுப்பு படித்தவர்களாக இருக்க வேண்டும். அதுமட்டுமல்ல. டி.வி.எஸ். நிறுவனத்தில் ஸ்பீடா மீட்டர், டெக்கா மீட்டர் வைத்திருக்கிறார்கள். இதற்கு ஏகபோக உரிமை அவர்கள் கையில் தான் இருக்கிறது. இந்தியத் துணைக்கண்டத்திலே பல மாநிலங்களிலிருந்தும் இந்த கருவிகளை அவர்களிடம் தான் வாங்க வேண்டும். அதனால் விலையும் அதிகமாக இருக்கிறது; கிடைப்பதும் கஷ்டமாக இருக்கிறது.

இந்த மீட்டர்களைத் தமிழக அரசே இங்கே தயார் செய்தால் அதன் விலை அவர்கள் கொடுக்கும் விலையில் 30 சதவிகிதம் தான் வரும்; அந்த அளவுக்குத்தான் அடக்கவிலை இருக்கும் என்பதைக் குறிப்பிட்டு, அதைத் தயாரிக்கத் தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னொன்று; தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர் போஸ்ட் என்பது ஒரு பெரிய காமதேனுவாக இருக்கிறது. அதைச் சரிப்படுத்த வேண்டும். இன்றைக்கு தமிழ் நாட்டில் சந்தன மரம் கடத்தல், சாராயம் கடத்தல், பிராந்தி கடத்தல் போன்ற தவறுகள் நடைபெறுவது யாருக்குத் தெரியா விட்டாலும் மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டருக்கு நிச்சயமாகத் தெரிந்திருக்கும். இந்தக் கடத்தல்கள் எல்லாம் அவர்கள் மூலமும் வாகனங்களை ஓட்டுகிறவர்கள் மூலமும் தான் நடைபெறுகின்றன. ஆகவே, அவர்கள் மீது தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் மூலம் வரி கட்டுவதால் அரசாங்கத்திற்கு வருகிற வருமானம் 72 கோடி ரூபாயாகும். ஆனால் சாலைப் பராமரிப்புக்குச் செலவிடுவது ரூ. 27 கோடி தான். அந்த 72-லே இருக்கிற இரண்டை மாற்றிப்போட்டு சாலை பராமரிப்புக்குத் தொகை செலவிடுகிறார்கள். இது மிகவும் வருந்தத்தக்கது. நான் கேட்டுக் கொள்வதெல்லாம் ரூ. 50 கோடியாவது இதற்கென ஒதுக்க வேண்டும்.

சென்னை நகரிலே ஆர்.டி. ஓ. ஆபீஸ் ஒரே ஒரு இடத்திலே தான் இருக்கிறது. அதுமட்டுமல்லாமல் அதனால் டாக்சேஷன் வாங்குகிறபோது பெரிய நெருக்கடி வருகிறது., லஞ்சம் வருகிறது என்று எல்லாம் சொல்கிறார்கள். எப்படி இன்சூரன்சுக்குச் செய்திருக்கிறார்களோ அதேபோல் தேசிய வங்கியிலே கட்டுவதற்கு நீங்கள் அனுமதி தருவீர்களேயானால் கார் வைத்திருப்பவர்கள் லாரி வைத்திருப்பவர்கள் எல்லோரும் இந்த தேசிய வங்கி மூலம் தங்கள் வரியைச் சுலபமாகச் செலுத்தலாம். சென்னை நகரத்தில் ஒரே ஒரு இடத்தில்தான் அந்த ஆபீஸ் இருக்கிறது. அப்படி இருப்பதற்குப் பதிலாக நான்கு இடத்திலே அது இருக்க வேண்டுமென்று நான் அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. பி. கோதண்டராமன் என்கிற முசிறிபுத்தன்]

[1978 மார்ச் 20]

எடுத்ததற்கெல்லாம் ரூரல் டெவலப்மென்ட் என்று பேசுகிறோம். ஆனால் கிராமப் புறத்தில் பஸ் வசதிகள் இல்லை. நம் முடைய ஆறுமுகம் அவர்கள் குறிப்பிட்டது போல் இரண்டு மாதம் மூன்று மாதம் ஓட்டிப் பார்க்கிறார்கள். பிறகு நஷ்டம் வருகிறது என்று நிறுத்திவிடுவார்கள். அதற்கு என்ன காரணம் என்றால் சாலைகள் சரியாக இல்லை என்று சொல்கிறார்கள். நான் மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்வதெல்லாம் அவர்கள் போக்கு வரத்துத் துறைக்கும், சாலைகளுக்கும் அவரே அமைச்சராக இருப்பதால் இந்த ரோடு வசதி செய்து தாருங்கள் என்பதேயாகும். தார் ரோடு போட்டுத் தரவேண்டும் என்று சொல்லவில்லை. மண் ரோடுகளையாவது மெட்டலிங் செய்தால் போதும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, கிராமங்களில் சிறிய மினி பஸ்கள் விட்டால் அங்கு நஷ்டம் வராத அளவுக்கு அதாவது நஷ்டம் வருகிறது என்று நிறுத்தி விடாத அளவுக்கு இருக்கும் என்று இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இன்னொன்று. சென்னை நகரில் சைக்கிள் ரிக்ஷா ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. இதிலே—கோபித்துக்கொள்ளக் கூடாது, என்னைப் போன்றிருப்பவர்கள் மூன்று பேர்கள் ஏறி உட்கார்ந்து விடுகிறார்கள். சில நேரங்களில் நான்கு பேர் கூட ஏறி உட்கார்ந்து விடுகிறார்கள். ஆகையால் அந்த ரிக்ஷாகாரர்கள் ஏறி மிதித்து ஓட்ட முடியவில்லை. நான் உத்திரப்பிரதேசத்தில் பார்த்தேன். அம்மாதிரி வடமாநிலங்களிலே செய்வது போல் இந்த ரிக்ஷாக்களைத் தடுத்து நிறுத்திவிட்டு மோட்டார் பொருத்திய சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களை அனுமதிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, இன்னொன்று. இங்கே சைக்கிள் ரிக்ஷா ஓட்டுபவர்களுக்கு அந்த ரிக்ஷா சொந்தமாக இருப்பதில்லை. அதன் சொந்தக் காரர் வேறு யாராகவோ இருக்கிறார். ஆகவே, மிதித்து ஓட்டுபவர்களுக்கே அது சொந்தமாக இருக்கும்படியான நிலைமையை உருவாக்குவதற்கு, இந்த மோட்டார் பொருத்திய சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களை ஏற்படுத்துவதற்கு முன்பே, இருக்கக்கூடிய இடைக்காலத்தில் உரிய ஏற்பாடு செய்து அந்த சைக்கிள் ரிக்ஷாவை யார் ஓட்டுகிறார்களோ அவர்கள் பெயரிலேயே உரிமம் புதுப்பிக்கப்பட வேண்டுமென்ற யோசனையைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

இந்தத் துறையில் மிகச் சிறப்பாகப் பணியாற்றுகிற அமைச்சரவர்களிடத்தில் நான் கேட்பதெல்லாம் 72 கோடி ரூபாய் வருமானம் வருவதால்—வேறு பல செலவுகளுக்கும் இதிலிருந்து ஒதுகுவதாக இருந்தாலும்—தேசிய வளர்ச்சித் திட்டத்தின் கீழ் ரூ. 20 கோடி அல்லது 25 கோடி என்று ஒதுக்கி ரூரல் டெவலப்மென்ட்

1978 மார்ச் 20] [திரு.பி. கோதண்டராமன் என்கிற முசிறிபுத்தன்

என்கிற அளவில் கிராமப்புற சாலைகளை மெட்டலிங் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அந்தத் தொகையைப் பெற்று அரசு செலவு செய்தால் உடனடியாக கிராமப்புறங்களுக்கு பஸ்வசதி கிடைக்கும் என்று சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

எதிர்க் கட்சித் தரப்பிலே இருப்பவர்கள் பல்வேறு பிரச்சினைகள் பற்றிச் சொன்னார்கள். நீங்கள் என்ன தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை 72-லே 73-லே எவ்வளவு வேகமாகச் செய்திருக்கிறீர்கள் 5, 6 ஆண்டுகளிலே எவ்வளவு பண்ணி இருக்கிறீர்கள் என்பதை எல்லாம் சொல்ல வேண்டும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இன்றைக்கு எதிர்த்தரப்பிலே வந்து விட்டார்கள். அவர்கள் என்ன கொள்கையைக் கையாண்டார்கள் என்பதைச் சொல்லி, நாங்கள் இந்த நேரத்திலே இன்ன கொள்கையைக் கையாண்டோம் அதுபோல நீங்களும் இந்தக் கொள்கையைக் கையாளுங்கள் என்று சொல்லி இருந்தால் பாராட்டுக்குரியதாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 11:10)

ஓட்டுபவர்கள் எச்சரிக்கையாக ஓட்ட பழகித் தந்தால், படித்தவர்களை அங்கே நியமித்தால் ஓரளவிற்கு விபத்துக்கள் குறையும்.

நான் ஏற்கனவே சொல்லியதைப் போல் விபத்து இல்லாமல் பஸ் ஓட்டுபவர்களுக்கு ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ.100 போனஸ் தருவது என்ற முறையை அமைச்சர் அவர்கள் கையாள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நம்முடைய எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ்கள் நிற்கிற இடங்களில் உள்ள கழிப்பிடங்கள் பக்கத்தில் நெருங்க முடியாத நிலையில் இருக்கின்றன. அவற்றை ஒழுங்குபடுத்த வேண்டும். (மணியடிக்கப்பட்டது)

அடுத்து பஸ் ஸ்டாண்டுகளுக்கு மேல், 100 கிலோ மீட்டருக்குக் குறைவான பகுதிகளில் குறைந்த அளவிற்கு ஒரு 50 அறைகள் இரண்டு ரூபாய் வாடகைக்குக் கட்டி ஒதுக்கித் தந்தால் நமது தேசியமயமாக்கும் கொள்கை மட்டுமல்ல, நாம் மக்களுக்கு அளித்த வாக்குறுதியையும் நிறைவேற்றித் தர வாய்ப்பு ஏற்படும். நம் அமைச்சர் அவர்கள் அந்த முறையில் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தேசியமயமாக்கப்பட்ட பேருந்துகள்—தனியார் துறையைப் பற்றிச் சொல்லவில்லை— 20 கிலோ மீட்டருக்கு உள்ளே உள்ள ஊர்களில் நிற்பதேயில்லை. ஆகவே அதைக் கண்டிப்பாக நிறுத்தச் சொல்ல வேண்டும்.

[திரு.பி. கோதண்டராமன் என்கிற முசிறிபுத்தன்] [1978 மார்ச் 20]

முனிசிபல் பஸ் ஸ்டான்ட்கள், பஞ்சாயத்து பஸ் ஸ்டான்ட்கள் என்று ஒதுக்கியிருக்கிறோம். அந்த பஸ் ஸ்டான்ட்களுக்குள் பேருந்துகள் வருவதேயில்லை. வழியிலேயே பயணிகளை ஏற்று வதும் இறக்குவதும் வழக்கமாக இருக்கிறது. பேருந்துகள் பஸ் ஸ்டான்டிற்கு உள்ளே சென்று நின்றால்தான் பயணிகள் இறங்கிச் சாப்பிட்டு அங்குள்ள கடைகளிலிருந்து பஞ்சாயத்துக்களுக்கு வருகிற வருவாயைப் பெருக்க முடியும். ஆகவே, பேருந்துகள் அந்தந்த பஸ் ஸ்டான்டிற்குள் குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு நின்றே தீரவேண்டும் என்று சொல்ல வேண்டும். நான் இது குறித்து சம்பந்தப்பட்ட துறை செயலாளர் அவர்களிடம் சொல்லியிருக்கிறேன். இருபது கிலோ மீட்டருக்குள் பேருந்துகள் நிற்பதில்லை. ஆகவே ஆங்காங்கே நிற்கிற மக்களை ஏற்றிச் செல்கிற வகையில் ஒரு அறிவிப்பைச் செய்ய வேண்டும்.

நமது புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் பின்னால் இருக்கிற எல்லா அமைச்சர்களும் அந்தந்தத் துறைகளை செவ்வனே நடத்தி வருகிறார்கள். அதேபோல் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் திரு. பொன்னையன் அவர்களும் நடந்து முடிந்த ஸ்ரேக்களையும்— எதிர்பார்த்துக் கொண்டிருக்கிற ஸ்ட்ரேக்கையும் மிகவும் வல்லமையான முறையில், எப்போதும்போல் பொறுமையாக, மிகுந்த சகிப்புத் தன்மையோடு கையாண்டு இந்த அரசுக்கு வெற்றி தேடித் தருவார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

திண்டிவனம் பேருந்து நிலைய மாடியை அரசுக்கோ அல்லது தனியாருக்கு வாடகைக்கு விட்டிருப்பதை மாற்றி பயணிகளுக்கு வாடகைக்குவிட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

திருச்சியிலிருந்து கரூர் வழி ஈரோட்டிற்கு பஸ் போகிறது. அதைவிடக் குறைவான தூரத்தில் திருச்சியிலிருந்து முசிறி வழியாக ஈரோட்டிற்கு ஒரு பஸ் விட்டால் அதிக வசூல் ஆகும். இருபது கிலோ மீட்டருக்குள் பஸ் நிற்பதில்லை. ஆகவே மீண்டும் கேட்டுக் கொள்கிறேன், அதற்கு இடையில் நிற்கும் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்ல வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு இத்துறையைச் சிறப்புடன் செயல்படுத்தி வருகிற மாண்புமிகு அமைச்சர் திரு. பொன்னையன் அவர்களைப் பாராட்டி என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

*திரு. சி. கோவிந்தராசன் : மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கை மீது மார்க்விஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பில் சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன்.

1978 மார்ச் 20] [திரு. சி. கோவிந்தராசன்]

இந்த பட்ஜெட்டில் வீட்டுக்கு கால் ஆண்டுக்கு வரி உயர்த்தப் பட்டிருக்கிறது. இதை இதர மாநிலங்களோடு ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிற நேரத்தில் இங்குள்ள வரி அதிகமாக இருக்கிறது. இப்போது ரூ. 215 கட்ட வேண்டியிருக்கிறது, மேலும் ரூ. 15 என்று சொன்னால் இதனால் ஆப்பரேட்டர்கள், உரிமையாளர்கள் போக்குவரத்துக் கட்டணத்தை அதிகப்படுத்தாமல் இருக்கக் கூடிய அளவிற்கு இதைச் செய்ய வேண்டும் என்ற என் கருத்தைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

தேசியமயமாக்கக்கூடிய தொள்கையை நாங்கள் என்றைக்கும் வரவேற்கக் கூடியவர்கள் என்பது அரசுக்குத் தெரியும். 1968-ம் ஆண்டில் 120 மைல்களுக்கு அப்பாலுள்ள வழித் தடங்கள் எல்லாம் நாட்டுடமையாக்கப்பட்டன. 1967-ல் 75 மைல் களுக்கு அப்பாலுள்ள வழித் தடங்கள் எல்லாம் நாட்டுடமை யாக்கப்பட்டன. மேற்கொண்டு படிப்படியாக இப்படி வரும் போது, இடைக்காலத்தில் அதாவது 'டிரான்ஸிஷன் பீரியடில்', தனியார் துறையில் இருக்கக் கூடியவர்கள் அவர்கள் 'எக்னமிக்', காக நடத்தக்கூடிய முறையில் சில பஸ்களை ஓட்ட ஏற்பாடுகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டும். இன்றைக்கு மெயின் ரூட்டில் 16 கிலோ மீட்டர் அவர்கள் வழித்தடம் வந்தால் அந்த பஸ்கள் ஓட முடியாத சூழ்நிலை இருக்கிறது. இதனால் அவர்கள் மிகவும் பாதிக்கப்படுகிறார்கள்.

மூன்று, நான்கு பஸ்களை வைத்திருக்கக்கூடியவர்கள் ஒரு குறிப்பிட்ட பஸ்களை மட்டும் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்ற முறையில் வரையறுத்துக் கொண்டு ஒரு ஏற்பாட்டை இந்த இடைக்காலத்தில் அவர்களுக்கு, அதாவது நாட்டுடமை பூர்த்தி யாகும் வரை செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இப்படிப்பட்ட அவர்களுக்கு உதவும் நிலைமையை விட்டு விட்டு, பொதுத் துறையை போட்டி போடக் கூடிய அளவில் இரவு நேரத்தில் நீண்ட-தூர ஆம்னி பஸ்களை விடுவதற்கு மட்டும் தனியார் துறைக்கு அனுமதி வழங்கப்படுகிறது. உடனடி யாக அதையெல்லாம் நிறுத்தி குறிப்பிட்ட மூன்று நான்கு பஸ்களை மட்டும் தான் விடலாம் என்ற அளவில் ஏதாவது ஏற்பாட்டை தனியார் துறைக்குச் செய்ய வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, பொதுத் துறை நிறுவனங்களில் எஃபிஸியன்ஸி போதுமான அளவு இல்லை, சரியான முறையில் அவை கள் நடப்பது இல்லை என்ற குறை மக்கள் மத்தியில் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. பிரேக் டவுன் அதிகமாக ஏற்படுகிறது. இதற்கு அடிப்படையான காரணம் சரியான முறையில் பரா மரிப்பு இல்லை என்பதுதான். பராமரிப்பு செய்யக் கூடிய வொர்க்-ஷாப்புகளில் தேவையான அளவுக்கு தொழிலாளர்கள் கிடையாது.

[திரு. சி. கோவிந்தராசன்]

[1978 மார்ச் 20]

அது மட்டுமல்ல, பராமரிப்புத் துறையை நாம் வைத்திருக்கக் கூடியவர்கள். நம்முடைய பொதுத்துறையில் இரண்டு வொர்க் ஷாப்புகள் இருக்கின்றன. ஒன்று குரோம்பேட்டையிலும், இன்னொன்று ராணித் தோட்டத்திலும் இருக்கின்றது. இந்த இடங்களில் சிறப்பான முறையிலும், மலிவான முறையிலும் பராமரிப்புச் செய்யப்படுகிறது.

ஆனால் அதை விட்டுவிட்டு, பாடி பில்லிங் உட்பட, சிறிய விஷயம், பெரிய விஷயம் எல்லாவற்றுக்குமே மாஜி பெரிய மோட்டார் மன்னர்களிடமே—அதாவது டி.வி.எஸ்., எல்.ஜி.பி. போன்றவர்களிடம் விடுகிறார்கள். இவ்விதம் ஏன் விடுகிறார்கள். இதற்கு என்ன காரணம் என்று புரியவில்லை. இதைப் பார்க்கும் போது சந்தேகங்கள் வருகின்றன. அதே நேரத்தில் அவர்கள் இதன் காரணமாக ஏராளமாக லாபம் சம்பாதிக்கிறார்கள்.

அதேபோன்று ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்குகின்ற விஷயத்திலும் தேவைக்கு அதிகமான அளவில் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்களை வாங்கி வைப்பதன் காரணமாக பணம் விரயமாகிறது. வாங்குவதில் ஒழுங்கீனம் இருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. 'லோக்கல் பர்ச்சேஸ்' என்ற முறையில் பல பார்ட்ஸ்கள் வாங்கப்படுகின்றன. இவ்விதமில்லாமல் டென்டர்கள் போட்டுத்தான் இப்படிப்பட்ட சாமான்கள் வாங்க வேண்டும் என்று நிர்ணயிக்க வேண்டும். அதுவும் ஸ்டான்டர்டு கம்பெனிகளிடமிருந்து தான் வாங்க வேண்டும் என்றும் நிர்ணயிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

துரித வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில் பிரயாணிகள் மிகவும் அவதிப் படுகிறார்கள். நானும் அனுபவித்திருக்கிறேன். அவசரமாக அதுவும் குறிப்பிட்ட காலத்தில் பேசக் வேண்டும் என்றால் பேச முடியாத நிலைதான் இருக்கிறது. இதனால் அதிலிருக்கின்ற கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள் இவர்களுக்கும் பிரயாணிகளுக்கு மிடையே அடிக்கடி சச்சரவு ஏற்படுகிறது. அடிக்கடி இவ்விதம் பிரேக் டவுன் ஏற்படுவதற்குக் காரணம் இவர்கள்தான் என்று பொதுமக்கள் நினைக்கிறார்கள். இதற்குக் காரணம் என்ன? விரைவு வண்டிப் பகுதியில் இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒரு புதிய வண்டி மாற்ற வேண்டும் என்றிருக்கிறது.

ஆனால் அவ்விதம் விடுவதில்லை. இதேபோன்று ஒரு பார்ட் பழுதானால் அந்தப் பழைய பார்ட்ஸ்களைப் போடாமல், புதிய பார்ட்ஸ்களைப் போட வேண்டுமென்றிருக்கிறது. ஆனால், பழைய பார்ட்ஸ்களையே போடுகிறார்கள். புதிய டயர்களைப் போடாமல், பழைய ரிடரீப் பண்ணின டயர்களைப் போடுகிறார்கள். இது கூடாது என்று தீர்மானமோ முடிவோ இருக்கிறதா இல்லையா என்று தெரியவில்லை. ஆனால் இப்படிப்பட்ட நிலைமை வராதவாறு

1978 மார்ச் 20]

[திரு. சி. கோவிந்தராசன்]

ரிட்ரீட் பண்ணின டயர்களைப் போடாமலும், ரிப்பேர் ஆனால் பழைய பாகங்களைப் போடக்கூடாது என்றும் சொல்லப்பட்டால் அடிக்கடி குறிப்பாக இரவு நேரங்களில் பிரேக் டவுன் போன்ற தொந்தரவுகள் இல்லாமல் இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

சாலைகள் பராமரிப்பு விஷயத்தில் சாலைகள் எல்லாம் குண்டும் குழியுமாக இருக்கிறது. இதுவும் இந்த அமைச்சரிடத்திலேயே பொறுப்பு விடப்பட்டிருப்பது நல்லது. சாலை பராமரிப்பு சரியான முறையில் இல்லாதிருப்பதால் அதிகமான அளவு தேய்மானங்கள் இருக்கும். இதற்கு நான் சொல்ல விரும்புவது சாலை பராமரிப்பு விஷயத்தில் ரயில்வேயில் செய்திருப்பது போல் ஒரு கிலோ மீட்டர் அல்லது ஒன்றரை கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு ஒவ்வொரு கேங்க் அமைத்துக் கொடுத்து அதற்கு மேல் மேஸ்திரி, சூப்பர்வைசர் என்று போட்டு அவர்கள் பொறுப்பிலேயே சாலை பராமரிப்பு வேலைகளை விட்டுவிட வேண்டும். அப்படியில்லாமல் இருப்பதால்தான் ரோடு ரிப்பேர் காலத்தில் அதிகமான அளவு அக்கறையில்லாத நிலையில் காரியங்கள் நடைபெறுகின்றன.

ஆகவே குறிப்பிட்ட தூரமுள்ள சாலையை காங்க்-யிடத்தில் பொறுப்பு ஒப்படைத்து, கொடுப்பதோடு, அந்த காங்கை நிரந்தரமாக்கி, அதோடு அவர்களுக்கு கூலியும் நிர்ணயித்துக் கொடுத்து அமைத்துக் கொடுத்தால் நல்ல முறையில் இருக்கும் என்று தருதுகிறேன்.

அதே மாதிரி சாலை பொறியாளர்களில் பி.இ. படித்த கிராஜு வேட்கள் இருக்கிறார்கள், டிப்ளமோ ஹோல்டர்ஸ்களும் இருக்கிறார்கள். இவர்கள் பொறியாளர்களாக அப்பாயின்ட் செய்யும் போது 3:1 என்ற முறையில் எடுத்துவிட்டு, பின்னால் பிரமோஷன் வரும்போதும் இதே விதத்தை வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதாவது 3 பி.இ. பட்டதாரிகளுக்கு பிரமோஷன் கொடுத்தபின் ஒரு டிப்ளமோ ஹோல்டர்க்கு பிரமோஷன் கொடுக்கிறார்கள். இதனால் டிப்ளமோ ஹோல்டர் பிரமோஷன் கிடைப்பதற்கு 20 ஆண்டுகள் காத்திருக்க வேண்டியிருக்கிறது, அதற்குப் பிறகுதான் எ.இ. யாக பிரமோஷனாகக் கூடிய சூழ்நிலை வருகிறது.

(முற்பகல் 11:20)

பிரமோஷன் வரும்போது அல்லது கன்பர்மேஷன் வரும்போது, 10 ஆண்டுகள் வேலை செய்தால்தான் டிப்ளமா-ஹோல்டர்கள் கன்பர்ம் செய்ய முடியும் என்றும், 5 ஆண்டுகள் வேலை செய்தால் போதும் கிராஜு வேட்க் கன்பர்ம் செய்யலாம் என்று கூறியதற்கு

[திரு. சி. கோவிந்தராசன்]

[1978 மார்ச் 20]

பிறகு, இரண்டு பேர்களையும் மேற்கூறிய சர்வீஸ்கள் அடிப்படையில் 'ஈசுவல்' என்று வைத்த பிறகு, இன்னும் இந்த 3:1 என்ற விகிதம் அவசியமில்லை என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே எடுத்துக் கூற விரும்புகிறேன்.

கிராமங்களை இணைப்பதுதான் போக்குவரத்துத் துறையின் கொள்கை என்று அரசு அறிக்கையில் தெளிவாக எடுத்துக் கூறப் பட்டிருக்கிறது. சிறு கிராமங்களுக்குச் சாலைகள் போடப்பட வேண்டுமென்பதிலே அரசு அதிகக் கவனம் செலுத்தப்பட வேண்டும். மினி பஸ்கள் ஏராளமாக விடுவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டும். அத்துடன் சாலைகள் அமைப்பது, பாலங்கள் கட்டுவது சமுதாய நலனுக்காக என்று கூறும்போது, கட்டிய பாலத்திற்கு ஆண்டுக்கணக்காக, முடிவே இல்லாமல், எப்போது முடியும் என்று தெரியாமல் பணம் வசூலிக்கக்கூடிய நிலைமை இருக்கின்றது. இதைப்பற்றி நான்கூட கேள்வி கேட்டு, அமைச்சர் அவர்கள் பதில் கூறியிருக்கிறார்கள். இன்னும் பல உறுப்பினர்களும் கேள்விகள் கேட்டிருக்கிறார்கள். பன்ருட்டியில், கள்ளிப்பட்டுக்கு அருகில் பெண்ணையாற்றில் கட்டிய பாலத்திற்கு வரி வசூலிக்கப்படுகிறது. கொள்ளிடம் பாலம் கட்டி, பல ஆண்டுகளாக வரி வசூலித்துக் கொண்டு வருகிறார்கள். இது எப்போது நிறுத்தப்படும் என்று கேள்வி கேட்டபோது, இன்னும் 10, 15 ஆண்டுகள்கூட ஆகலாம், இன்னும் 17, 20 லட்சம் வர வேண்டியிருக்கிறது என்று கூறுவது சரியல்ல. சமுதாய நலனுக்காக என்று அந்தத் தொகை ஒதுக்கப் பட்டு, செலவழித்த பிறகு, அப்படிப்பட்ட சுங்க வரி போன்ற வரி வசூலிப்பது நிறுத்தப்பட வேண்டும்.

இப்போது பணியாளர்களுடைய நிலையைப் பற்றிக் கொஞ்சம் பேச விரும்புகிறேன். பணியாளர்கள் இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய முன்னுவது சொத்து என்று அறிக்கையிலே கூறப்பட்டுள்ளது. ஆனால் அவர்களுடைய நிலை என்ன? அவர்கள் அடிக்கடி தொலைதூரங்களுக்கு மாற்றப்படுகின்றார்கள். அவர்கள் மனைவி, குழந்தைகளைக்கூட பார்க்கமுடியாத நிலைமைகள் ஏற்படுகிறது. அதோடு அவர்கள் பெறுகின்ற ஊதியம் மிகமிகக் குறைவு. அவர்கள் ஏற்கனவே என். ஜி. ஒக்களாக இருந்தார்கள். இப்போது அவர்களை இன்டஸ்ட்ரியல் ஓர்கர்ஸ் என்று அறிவிக்கப் பட்டுள்ளது, 75 ஆம் ஆண்டிற்குப் பிறகு. இது பல்லவன் போக்கு வரத்து சம்பந்தப்பட்டவரையாகும். அப்போது நிர்ணயிக்கப் பட்ட சம்பளத்திற்குப் பிறகு, பஞ்சப்படி சம்பந்தப்பட்ட வரையில் அப்போது புள்ளிவிவரக் கணக்கு 323 ஆக இருந்த போது 75 ரூபாய் என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டது. 4 ஆண்டுகளுக்குப் பிறகும் கூட, அதே 75 ரூபாய் பஞ்சப்படி வாங்கி வருகின்றார்களே தவிர, அதற்கு மேல் ஒரு பைசாக்கூட வாங்க முடியாத நிலைமை இருக்கிறது.

1978 மார்ச் 20] [திரு. சி. கோவிந்தராசன்]

அப்பேர்ப்பட்ட சூழ்நிலையில்தான் ஏற்கனவே ஒரு வேலை நிறுத்தம் வந்தது. அந்த வேலை நிறுத்த சமயத்திலே, இடைக்கால நிவாரணமாக 27 ரூபாய் கொடுத்து, அவர்களுடைய எல்லாக் கோரிக்கைகளையும் இந்த மாதம் 31ஆம் தேதிக்குள், ஒப்பந்தத்தில் கையெழுத்திட்ட அந்தச் சங்கங்களோடு கலந்து கொண்டு, பேச்சுவார்த்தைகள் நடத்தி நிர்ணயிக்கப்படும் என்று சொன்னாலும், உடனடியாக அப்படி பேச்சுவார்த்தைகள் நடக்கவில்லை.

ஆனால், இடையிலே என்ன ஏற்பட்டது? அரசின் இத்துறையின் செயலாளர் அவர்கள் தன் இஷ்டத்திற்கு இன்னென்ன பிரச்சனைகள் என்று குறிப்பிட்டு, ஊதியம், டெர்மினல் பெனிபிட் போன்ற கோரிக்கைகள் நீக்கப்பட வேண்டுமென்று சொன்ன காரணத்தினாலே, சங்கங்கள் பேச மறுத்து விட்டார்கள். 6 மாத இடைவெளிக்குப் பிறகு, இப்போதுதான் இந்தப் பிரச்சனை பற்றி விவாதிக்கலாம் என்று அரசு ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறது.

ஊதிய உயர்வு கொடுக்கப்பட வேண்டும், எல்லாப் பிரச்சனைகளும் பேசி சுமுகமாகத் தீர்க்கப்பட வேண்டும் என்று சட்டமன்றத்திலே கோரப்பட்டது. அப்படிப் பேசலாம் என்றும், சங்கங்களின் கருத்தைக் கேட்கலாம் என்றும் சொல்லப்பட்டது. ஆனால், நிலைமை என்னவென்றால், மார்ச்சு 31ஆம் தேதி முடியப் போகிறது. ஆறு மாதங்கள் கடந்துவிட்டன. இவர்கள் அரசு ஊழியர்களாக இருந்த நிலை மாறிய பிறகு என். ஜி. ஒக்கரின் சலுகையும் இவர்களுக்குக் கிடைக்கவில்லை. பஞ்சப்படியும் இவர்களுக்குக் கிடைக்கவில்லை. காரணம், இவர்கள் இன்டஸ்ட்ரியல் ஒர்கர்ஸ் என்று சொல்லப்பட்டு 75 ரூபாய் மட்டும் தான் பஞ்சப்படியாக வாங்கிக் கொண்டு வருகிறார்கள்.

இப்படி இன்டஸ்ட்ரியல் ஒர்கர்ஸ் என்று சொல்லப்படுபவர்கள் பஞ்சப்படியாக மட்டும் 300 ரூபாய், 250 ரூபாய், 200 ரூபாய் என்று வாங்கக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. ஆனால், இவர்கள் மட்டும் இன்னும் 75 ரூபாய் வாங்கிக் கொண்டு வருகிறார்கள். தவிர, எமெர்ஜன்சி நேரத்தில் இவர்கள் உரிமைகள் எல்லாம் பறிக்கப்பட்டன. தொழிற் சங்க உரிமைகள் பறிக்கப்பட்டு, பல தொழிலாளர்கள் டிஸ்மிஸ் செய்யப்பட்டார்கள். பல தொழிலாளர்கள் தொலை தூரங்களுக்கு மாற்றப்படுகின்ற நிலைமைகள் எல்லாம் ஏற்பட்டன. அதனாலேதான் இந்த வேலை நிறுத்தம் சென்ற ஆகஸ்டில் வந்தது. அதை 6 மாதங்களுக்குள்ளாக, இந்த மாதம் 31ஆம் தேதிக்குள்ளாகத் தீர்த்து வைப்பதாகச் சொல்லப்பட்டு, 5 மாதங்களாகி விட்டன. இப்போது எல்லாப் பிரச்சனைகளும் அவர்களுக்குத் தீர்க்கப்பட வேண்டியிருக்கிறது. அந்த முடிவுக்கு வந்த பிறகு, இதை எவ்வளவு துரிதமாக அவர்களோடு பேச்சுவார்த்தைகள் நடத்தி, இந்தத் துறையிலே உள்ளவர்கள் மேலும் வேலை நிறுத்தத்தில் ஈடுபடாமல் இருக்க, இந்தத் தொழிலாளர்களோடு நல்ல முறையிலே சுமுகமாகப் பேசி அவர்க

[திரு. சி. கோவிந்தராசன்]

[1978 மார்ச் 20]

ளோடு கன்பிரான்டேஷன்-இல்லாமல் ஓரளவு பிரச்சனைகளை சுமுகமாகத் தீர்க்கின்ற வகையிலே அப்பேர்ப்பட்ட ப்ரபோசலை அவர்களுக்கு ஆபர் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நான் கேள்விப்படுகிறேன்—13 ரூபாய் 'ஆஃபர்' என்று சொன்னால் அதை யாரும் ஏற்றுக் கொள்ளமாட்டார்கள். இன்றைக்கு இருக்கக்கூடிய சூழ்நிலையில் இதர தொழிற்சாலைகளில் இருக்கக்கூடிய நிலைமை என்ன என்று பார்க்க வேண்டும். சாதாரண சர்க்கரைத் தொழிற்சாலையில் இருக்கக்கூடிய சாதாரணத் தொழிலாளிக்கு அடிப்படைச் சம்பளம், பஞ்சப்படி உட்பட 450 ரூபாயிலிருந்து 600 ரூபாய் வரை கிடைக்கிறது. இவர்களுடைய சம்பளம், பஞ்சப்படி எல்லாம் சேர்த்து, ரூபாய் முன்னூற்றுச் சொச்சம் கூட இல்லை. இதையெல்லாம் கணக்கில் கொண்டு உங்களுடைய ஆஃபர் இருக்க வேண்டும். பத்து நாட்கள் அவகாசம் இருக்கிறது.

தொடர்ந்து பேசுவதாகக் கூறியிருக்கிறார்கள். பேசத் தயாராக இருக்கக்கூடிய சங்கங்களோடு பேச வேண்டும். பேசுகிற பேச்சில் தினசரி அபிவிருத்தி ஏற்படக்கூடிய நிலைமை இருக்க வேண்டும். 31ம் தேதிக்குப் பிறகு பொதுமக்களுக்கு எந்தவிதமான அசவுகரியமும் ஏற்படாத வகையில், அந்த அடிப்படையில் ப்ரொபோசல்ஸ் இருக்க வேண்டும். பேசுகிறோம், பேசுகிறோம் என்று சொல்லி 31ம் தேதியைத் தாண்டிப் பேசுவது என்பது வேறு விதமான நிலைமையைத்தான் ஏற்படுத்தும். அப்படிப்பட்ட நிலைமை இல்லாமல் நடக்க வேண்டும். எல்லாக் கோரிக்கைகள் குறித்தும் பேசுவது என்ற இந்த அளவுக்கு நிலைமை வந்த பிறகு சுமுகமான முறையில் அமைச்சர் அவர்களும், அமைச்சரவையும் இதிலே கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறையில் தொழிலாளர்களுக்கு பல்வேறு விரோதமான நிலைமைகள் இருக்கின்றன. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ஒரு தொழிற்சங்கம் அமைக்க முற்பட்ட காரணத்தால் தொழிலாளர்கள் சஸ்பென்ட் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். 16 பேர் இன்றைக்கு டிஸ்மிஸ் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள்; 30 பேருக்கு மேல் இடமாற்றம் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். கம்பெனி சங்கம் பொதுத்துறையில் இருக்கிறது. இதற்கு டெக்னிகல் டைரக்டர், லேபர் வெல்பேர் ஆபீசர், அங்கிருக்கக் கூடிய மானேஜிங் டைரக்டர்களுக்கும் பொறுப்பு இருக்கிறது. அங்குள்ள அதிகாரிகளின் சங்கம் அது. இதை நான் கூறும்போது ஆளும் கட்சி உறுப்பினர்கள் தவறாக நினைக்கக் கூடாது. அப்படிப்பட்ட நிலைமை சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் இருக்கிறது. அங்கிருக்கக்கூடிய தொழிலாளர்கள் அடிக்கப்படுகிறார்கள். அந்தத் தொழிலாளர்கள் 7—3—78ல் இருந்து இப்படிப்பட்ட பிரச்சினையைத் தீர்க்க வேண்டுமென்று தொடர் உண்ணாவிரதம் நடத்தி வருகிறார்கள்.

1978 மார்ச் 20] [திரு. சி. கோவிந்தராசன்]

வேடிக்கை என்னவென்றால் தொழிற் தகராறுகளைத் தீர்க்கும் பொறுப்பில் இருந்த டெபுடி கமிஷனர் ஆப் லேபர் அங்கே மாணேஜிங் டைரக்டராக இருக்கிறார். எல்லாப் பிரச்சினைகளையும் புரிந்தவர். இப்படிப்பட்ட அன்ஸ்பேர் லேபர் பிராக்டிசுக்கு உடந்தையாக இருக்கிறார்.

அடுத்து, நம்முடைய வண்டிகளுக்கு இன்ஷூரன்ஸ் கிடை யாது. ரோட்டில் விபத்து ஏற்பட்டு விட்டால் டிரைவர்களை அரெஸ்ட் செய்து அவர்களே கம்பன்சேஷன் கொடுக்க வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. டிஸ்மிஸ் செய்யப்பட்டவர்களை நிரபராதி என்று நீதிமன்றம் தீர்ப்புக் கொடுத்த பிறகும் அவர்களை வேலைக்கு எடுப்பதில்லை.

சில சில்லரைப் பிரச்சினைகளும் அவர்களுக்கு இருக்கின்றன. எங்களுக்கெல்லாம் பாஸ் கிடைக்கிறது. மற்றவர்களுக்குக் கிடைக்கிறது. வண்டியை ஓட்டுகின்றவர்களுக்கு பாஸ் கிடை யாது. அவர்கள் குடும்பமும் மாதம் ஒரு முறை தங்கள் இல்லத் திற்குச் செல்வதற்கு பாஸ் கொடுக்க வேண்டுமென்ற கோரிக்கை நியாயமான கோரிக்கை. இதையும் அரசு செய்ய முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நான் ஒன்று கூற விரும்புகிறேன். ஆதாயம் இல்லை, ஆதாயம் இல்லை; ஆதாயம் வரும்போது பஸ்களின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்த முடியும் என்று அமைச்சர் சொன்னார்கள். இன் றைக்கு இந்தத் துறையில் டாப் ஹெவி அட்மினிஸ்ட்ரேஷன்தான் இருக்கிறது. எல்லாக் கழகங்களையும் ஒருங்கிணைத்து ஒரே கழக மாகச் செய்ய வேண்டுமென்று ஏற்கனவே கூறியிருக்கிறேன். தற்போது அட்மினிஸ்ட்ரேட்டிவ் எக்ஸ்பென்சஸ் அதிகமாக இருக் கிறது. அவர்களுக்குச் சம்பளம் மட்டுமல்ல. ஆடம்பரச் செலவு களும் அதிகமாக இருக்கிறது. அமைச்சர்களின் அலுவலகங்களிலேயே ஏர் கண்டிஷன் கிடையாது. ஆனால் மாணேஜிங் டைரக்டர் கள் அறைகள் எல்லாம் ஏர் கண்டிஷன் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. நல்ல முறையில் அவர்கள் இருக்க வேண்டாம் என்று சொல்ல வில்லை. ஆதாயம் இல்லை, நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று சொல்லும் போது இவை எல்லாம் அவசியந்தானா? எங்காவது போக வேண்டுமென்று சொன்னால் அவர்கள் பஸ்களிலே போவதில்லை; கார்களில் கூடப் போவதில்லை; ஆகாய விமானத்திலேதான் பறப்பார்கள்.

ஏற்கனவே இருந்த ஒரு நிலைமை. அந்த ஆள் இப்போது இந்தத் துறையில் இல்லை. அவருடைய மகளின் திருமணத்திற்காக 10 மைல் ரோடே போடப்பட்டது. பத்துப் பதினைந்து அரசு பஸ்கள் அதற்காக விடப்பட்டன. அவர் இந்தத் துறையின் முன்னாள் செயலாளர். இப்போது அவர் இல்லை.

[திரு. சி. கோவிந்தராசன்] [1978 மார்ச் 20]

பட்டாபிராமன் குழு ரிப்போர்ட் கொடுத்திருக்கிறது. ஏற்கனவே சோமசுந்தரம் குழு அறிக்கை கொடுத்திருக்கிறது. போக்குவரத்தின் முன்னேற்றத்திற்காக இந்தக் குழுக்கள் அறிக்கை கொடுத்தும் கூட, அதுபற்றி எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் இல்லை. பரிசீலித்து வருவதாக அறிக்கையில் கூறப்பட்டிருக்கிறது. பரிசீலனை செய்வது மட்டுமல்ல, அந்த அறிக்கையை இந்த அவைமுன் வைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்குக் காண்டன் வசதி கூடக் கிடையாது.

அடுத்து, பஸ்ஸில் நெருக்கடி அதிகமாக இருக்கிறது.

(முற்பகல் 11-30)

அடுத்து, ஸ்டாண்டிங் பாசஞ்சர்ஸை எடுத்துக்கொண்டால் வெற்றிலை அடுக்குவது மாதிரி தள்ளித் தள்ளிச் செல்கிறார்கள். அந்த மாதிரி நிலையைத் தவிர்க்க பஸ்களில் இரண்டு கண்டக்டர்களுடையது நியமிக்க வேண்டும்.

அத்துடன், ஆக்சிடெண்ட் எப்போதோ ஏற்பட்டது என்ற காரணத்திற்காக அரசியல் கட்சிகளின் மாநாடுகள் நடக்கும் பொழுதும் அல்லது வேறு காரியங்களுக்காகவும் லாரிகளில் போகக் கூடாது என்று உத்தரவு வந்திருக்கிறது. ஏற்கனவே சட்டமன்றத்திலே, இந்தப் பிரச்சனை வந்தது. ஒருசிலர் லாரிகளில் சென்றபொழுது விபத்து ஏற்பட்டதால் லாரிகளில் போகக் கூடாது என்று கூறப்படுகிறது. ஆகாய விமானத்திலேயும் விபத்து நடக்கிறது, இரயிலில் போகும்பொழுதும் விபத்து நடக்கிறது, அதற்காக அவைகளில் போகாமல் இருக்கிறார்களா? பஸ்களிலேயும்தான் விபத்துகள் நடக்கின்றன, அதற்காக பஸ்களை நிறுத்தி விடுதில்லை, யாரும் பிரயாணம் செய்ய வேண்டாமென்று சொல்வதில்லை.

ஆகவே, எப்பொழுதோ நடந்த விபத்திற்காக அரசியல் கட்சித் தொண்டர்களும் ஊழியர்களும் லாரிகளில் போகக்கூடாது, பஸ்களில்தான் போக வேண்டுமென்று சொல்வது சரியல்ல. ஆகவே, அந்த உத்தரவைத் தயவு செய்து ரத்து செய்து, எல்லாக் கட்சிகளுக்கும் — நான் ஒரு கட்சிக்காகச் சொல்லவில்லை — இந்த அனுமதியை வழங்க வேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கடைசியாக ஒன்றே ஒன்று சொல்ல விரும்புகிறேன். சற்று முன் நான் கேட்ட கேள்விக்கு லாக்-அவுட் செய்வது என்றால் அதற்குச் சட்டத்தில் இடமில்லை என்று தொழிலாளர் அமைச்சரவர்கள் கூறினார்கள். அதற்கு அடிப்படையாகக் கூறப்படுவது,

1978 மார்ச் 20] [திரு. சி. கோவிந்தராசன்]

டி.வி.எஸ். பப்ளிக் யுடிலிட்டி சர்வீஸ் இல்லை என்பதுதான் சிறு பஞ்சாலையானாலும், சர்க்கரை ஆலையானாலும், ஏன் டிரான்ஸ் போர்ட்டை எடுத்துக் கொண்டாலும் பப்ளிக் யுடிலிட்டி சர்வீஸ் என்று பிரகடனப்படுத்தப்படும்பொழுது பாதுகாப்பு சாதனங்களைச் செய்யக்கூடிய, முக்கியமாக சென்ட்ரல் கவர்மென்டிനു அவசியமான அந்தத் தொழிலை ஏன் பப்ளிக் யுடிலிட்டி சர்வீஸ் என்று அறிவிக்கவில்லை என்பதற்கும் உடனடியாக விவரங்களை அறிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பாடி பில்லிங் சம்பந்தப்பட்ட வரையில் இன்றைக்கு நாங்கள் சட்டமன்றத்திற்கு வந்த பஸ்கூட எல்.ஜி.பி.-யில் பாடி கட்டப் பட்டதாக இருக்கிறது. இரண்டு பணிமனைகளை வைத்துக்கொண்டு இருக்கும்பொழுது பாடி பில்லிங்கில் அக்கறையோடு, கருத் தோடு இருந்து செய்ய வேண்டும். குரோம்பேட்டை, இராணித் தோட்டம் ஆகிய இந்த இரண்டு பணிமனைகளிலும்தான் செய்யப்பட வேண்டும். ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்குவதிலும் உஷாராக இருக்க வேண்டும். லோகல் பர்சேஸ் என்ற முறையில் இப்படிப்பட்ட மோசமான நிலைமைகள் இருக்கக் கூடாது.

கடைசியாக, மறுபடியும் கூறுகிறேன். இந்தத் தொழிலாளர்கள் பிரச்சினையைப் பொறுத்தவரையில் பல்லவன் மற்றும் இதர போக்குவரத்துக் கழகங்களில் சுமார் 40,000 தொழிலாளர்களின் பிரச்சினைகள் இதில் அடங்கியிருக்கின்றன. பொதுமக்களுக்கு அசௌகரியம் ஏற்படக் கூடாது என்பதற்காகத்தான் 6 மாத காலம் அவகாசம் கொடுத்தார்கள். எனவே, இந்தப் பிரச்சினைகளை விரைவில் தீர்ப்பது மட்டுமல்ல, அவர்களுக்கு திருப்திகரமாகவும் தீர்ப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை இன்று முதல் எடுக்க வேண்டுமென்று நான் கூறி அமர்கிறேன்.

*திரு. பொ. விஜயராகவன் : பெருமதிப்பிற்குரிய மாற்றுத் தலைவரவர்களே, இன்றைக்கு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் — நிர்வாகம், சாலைகளும் பாலங்களும், சாலைப்போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து, சாலைகள் — பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு ஆகிய மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது என்னுடைய ஒரு சில கருத்துக்களைக் கூற விழைகிறேன்.

இன்றைக்கு நம்முடைய அரசைப் பொறுத்தவரையில் சிறு பேருந்து உரிமையாளர்கள் எவ்வளவு பேருந்துகளை வைத்துக் கொள்ளலாம் என்ற அளவில் திட்டவட்டமான கொள்கை இல்லை என்பதைச் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

[திரு. பொ. விஜயராகவன்]

[1978 மார்ச் 20]

கடந்த சட்ட மன்றக் கூட்டத் தொடரில்கூட இதுபற்றி மாண்புமிகு ஆளுங்கட்சி உறுப்பினர்களும், எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர்களும் இந்தச் சிறு பேருந்து உரிமையாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் அரசுக்குத் திட்டவட்டமான கொள்கை இருக்க வேண்டும், அவர்கள் எவ்வளவு பஸ்களை வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று அறிவிக்க வேண்டுமென்று கூறியும், இது காரும் அதுபற்றிய நிலைமைகள் வரையறுக்கப்படவில்லை என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

கடந்த ஆளுநர் ஆட்சிக்கு முந்தைய அரசு பத்துப் பேருந்துகளை உரிமையாளர்கள் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று கூறினார்கள். அப்படிச் கூறுகின்ற நேரத்தில் பிழைகள் பலர் அந்தமாதிரி பேருந்துகளை வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்ற குறை சுட்டிக்காட்டப்பெற்றது. அந்தப் பிழைகள் அப்படி வைத்துக் கொள்வார்களேயானால் அவைகளை இந்த அரசே நடத்துவதில் எங்களுக்கு ஆட்சேபணை இல்லை. ஆனால் சிறு பேருந்து உரிமையாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் அவர்கள் எத்தனை பேருந்துகளை வைத்துக்கொள்ளலாம் என்பதைத் திட்டவட்டமாக இந்த அரசு அறிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்லாமல், சிறு பேருந்து உரிமையாளர்களைப் பொறுத்த வரையிலும் தற்பொழுது நிர்ணயிக்கப்பட்ட வரி விகிதங்கள் மிகவும் அதிகமாக இருக்கின்றன என்ற அளவிற்குக் கூடச் சொல்லப்படுகிறது. அதுமட்டுமல்லாமல், அவர்களால் தாங்கக்கூட முடியாமல் இருக்கிறது என்பதையும் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். கர்நாடகம், ஆந்திரம், கேரளம் ஆகிய மாநிலங்களில் இருப்பதைவிட ஒரு மடங்கு வரி விகிதம் இருக்கிறது என்பதை அரசு உணர்ந்து அந்த வரிவிகிதத்தைச் சீராக்கி சிறு பேருந்து உரிமையாளர்களும், அரசுப் பேருந்து நிறுவனங்களும் நஷ்டத்தில் ஓடாதபடி நிலைமைகளைப் பாதுகாக்க வேண்டும்.

அதுமட்டுமல்லாமல்; கிராமப்புறங்களிலே ஓடுகின்ற பேருந்துகளுக்கு ரூ. 15 வரி என்றும் நகரங்களிலே ஓடுகின்ற பேருந்துகளுக்கு ரூ. 25 வரி என்றும் அமுல்படுத்துவதாக இங்கே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது, இப்பொழுது புதிதாக விதிக்கப்படுகிறது. இதையும் இரண்டுக்கும் ஒரே சீராக விதிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நகரங்களில் ஓடுகின்ற பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை, தேய்மானமும் நட்டமும் அதிகம் என்பதைக் கணக்கில் கொண்டு இரண்டுக்கும் ஒரே வரி விதிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரை, கட்ட பொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பற்றி விவாதிக்க நாளே இல்லையென்று சொல்லலாம். அந்தக் கழகத்தைப்

1978 மார்ச் 20] [திரு. பொ. விஜயராகவன்]

பற்றி பல குற்றச்சாட்டுகள் இந்த மாமன்றத்திலே வைக்கப் பட்டு, அதற்கு அமைச்சரும் அது அரசின் கவனத்திலே இருக்கிறது என்று கூறினர். விரைவிலே நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்றும் சொன்னார்கள்.

4-1-78 அன்று நடைபெற்ற விவாதத்தில் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சுவாமிதாஸ் இந்தப் போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாகத்தின்மீது பல குற்றச்சாட்டுகளைச் சொன்ன நேரத்தில் மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் கீழ்க்கண்ட பதிலை அளித்தார்கள். “மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிட்ட கட்டபொம்மன் எம்.டி. சீனிவாசன் அவர்களைப் பற்றி விசாரணை நடந்து வருகிறது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். விசாரணைக்குப் பிறகு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்று கூறிக்கொள்கிறேன்”. விசாரணைக்குப் பிறகு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்று கூறியிருக்கிறார்கள். ஆனால், யார் விசாரிக்கிறார்கள், எப்பொழுது விசாரிக்கிறார்கள் என்பதைப் பற்றிய தெளிவு எங்களுக்கு இல்லை. பல விதமான குற்றச்சாட்டுகள், அந்த நிர்வாகத்தின் மீதும் அந்தக் கழகத்தின் நிர்வாக இயக்குநர் மீதும் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் மட்டுமல்ல, அங்கே இருக்கிற தொழிலாளர்களும் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். அவைகளை நீதிபதியை நியமித்து, விசாரிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அப்படி நீதிபதியை நியமித்து விசாரிக்கிற நிலையில், அந்த அதிகாரி அங்கே இருப்பாரானால், அவர்மேல் சுமத்தப்படுகின்ற குற்றச்சாட்டுக்களை பற்றிக்கூற சாட்சிகள் அஞ்சுகின்ற நிலைமை அங்கே இருந்து கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே சர்வாதிகாரமான நிலைமையில் அந்த அதிகாரி நடத்து கொண்டு வருகிறார் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஆகவே, நீதிபதியை நியமித்து, அவர் விசாரித்து, விசாரணை முடிவடைகிறவரையில், அந்த அதிகாரியை அங்கிருந்து மாற்றிவிட்டு, விசாரணை முடிவில் அவர்மீது குற்றம் இல்லை என்று நிரூபிக்கப்படுமானால், அவரை மீண்டும் அங்கே வைக்க எங்களுக்கு ஆட்சேபணை இல்லை. ஆனால், அதுவரை அவர் அங்கே இருக்கக்கூடாது. ஆகவே, அவரை மாற்றி, விசாரணை ஒழுங்கான முறையில் நடக்க ஒரு நீதிபதியைக் கொண்டு விசாரிக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்னொன்று, கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தமட்டில். தொழிலாளர் விரோதப் போக்கு மட்டுமல்ல, மக்களுக்குச் சரியான தொண்டாவது இருக்கிறதாவென்றால், வேதனை தரத்தக்க செய்தி தானிருக்கிறதென்பதைச் சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். குறைந்த கட்டண வசதியில் டவுன் பஸ்கள் விட வேண்டுமென்று மனுக்கள், கோரிக்கைகள் வந்தும், அந்த நிர்வாகம் தட்டிக் கழிக்கிற சூழ்நிலைதான் இருந்து வருகிறது.

[திரு. பொ. விஜயராகவன்]

[1978 மார்ச் 20]

டவுன் பஸ்ஸை, குறைந்த கட்டண வசதியில் 25 கிலோ மீட்டர் வரை ஓட்ட அனுமதிக்கலாம் என்ற விதி இருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். அப்படி அந்த விதி இருக்கும்போது, அதைப் பயன்படுத்தி, இப்பொழுது தொடுவெட்டி-கருங்கல் வரை செல்கின்ற 108-சி எண்ணுள்ள பேருந்தை, மிடாலம் வரை நீட்டிக் கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டபொழுது, அக்கோரிக்கை ஏற்றுக் கொள்ளப்படவில்லை. ஏற்கனவே, 16 கிலோ மீட்டர் வரை அப்பேருந்து ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது. இன்னும் 5 கிலோ மீட்டர் நீட்டித்துத் தாருங்கள் என்று கேட்கிறோம். அதனால், அந்தப் பகுதியிலே வாழ்கிற மீனவர், மாணவர், ஆசிரியர், பணியேற்றத் தொழிலாளர், மற்றும் ஏராளமான பேர்கள் பயணம் செய்கிறவர்கள் இருக்கிறார்கள். அது வாழ்க்கையின் அடித் தட்டில் இருக்கிற மக்கள் வாழ்கிற பகுதி. ஆகவே, டவுன் பஸ்ஸை நீட்டித்துத் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்வ தோடுகூட, அந்த நிர்வாகம் அதையும் மறுத்துள்ளது. ஆகவே, அதையும் இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே எடுத்துத் தெரிவிக்க விரும்பு கிறேன்.

முஞ்சிறை-நாகர்கோவில் செல்லும் 10-பி பஸ், வேங்கோடு தொலையாவட்டை வழியாக, நாகர்கோவிலுக்கு விடப்பட வேண்டு மென்ற கோரிக்கையும் வந்துள்ளது. அது தற்போது 10 கிலோ மீட்டர் தொலைதான் இருக்கிறது. அந்தக் கோரிக்கையும் அங்கே நிறைவேற்றப்பட்டதா என்றால் இல்லை யென்றுதான் சொல்லவேண்டும்.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பற்றி ஒருசில கருத் துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். விரைவுப் பேருந்துகள் மிகவும் மோசமான சூழ்நிலையில் இருந்து வருகின்றன. ஆகவே, தொலை தூரங்களுக்குச் சென்று வருகின்ற அந்தப் பேருந்து களைக் குறைந்தபட்சம் ஒரு வருடத்திற்கு ஒரு முறை மாற்ற வேண்டுமென்ற கருத்து இருக்கிறது. இதுவரையிலும் அப்படி மாற்றியிருப்பதாகத் தெரியவில்லை. அதுமட்டுமல்ல, அந்தப் பேருந்துகள் வழியிலே டயர் பஞ்சர் ஆனாலும் ஜாக்கி போன்ற கருவிகள்கூட அந்தப் பேருந்துகளில் இருப்பதில்லை.

(முற்பகல் 11-40.)

வெள்ளை உடை உடுத்திக்கொண்டு யாரும் அந்தப் பேருந்தில் பயணம் செய்ய முடியாத சூழ்நிலை இருக்கிறது. நாங்கள் எல்லாம் இதை நேரடியாக அனுபவித்து வருகிறோம். வெள்ளை உடைகளை அணிந்து சென்றால் உடைகள் எல்லாம் கரையாகக் கூடிய சூழ்நிலை, சரியாகக் கழுவப்படாத சூழ்நிலையிலேதான் இன் னைக்கு விரைவுப் பேருந்துகள் இருக்கின்றன. காரணம், போதிய

[1978 மார்ச் 20] [திரு. பொ. விஜயராகவன்]

அளவுக்கு தொழிலாளர்கள் இல்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். அப்படிப்பட்ட நிலை இருக்குமானால் இந்தப் பேருந்துகளைப் பராமரிக்கும் நிலை எப்படி என்று இங்கே நான் கேட்க விரும்புகிறேன்.

அது மட்டுமல்ல. இன்றைக்குத் தொழிலாளர்களுக்கு யூனிபார்ம் கொடுக்கிறார்கள். யூனிபார்ம் கொடுக்கின்ற அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு அந்தத் துணியை இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களே தைத்துக் கொடுக்கிறார்கள் என்று சொல்லப்படுகிறது. ஆனால் அவைகள் சரியாக இல்லை என்கிற அளவில் சொல்கிறார்கள். எனவே, அவர்களுக்கு தைத்துக் கொடுக்காமல், துணியாகவே கொடுத்துவிட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, இந்த விரைவுப் பேருந்துகளில் பணியாற்றுகின்ற கண்டக்டர்கள், டிரைவர்களுக்கு ஓய்வு இல்லாத நிலைமையைப் பார்க்கிறோம். ஆகவே, விபத்துக்கள் கூட ஏற்படுகிற நிலைமை இருக்கிறது. அரசு அதைப் பரிசீலித்து அவர்களுக்குப் போதிய ஓய்வு கொடுக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சாலைகள், பாலங்கள் பற்றி ஒரு சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். குமரி மாவட்டம் கிள்ளியூர் யூனியனுக்குட் பட்ட பூட்டேற்றி விழுந்தையம்பலம் சாலை அமைக்கப்படாமல் பல ஆண்டுகளாக இருக்கின்றது. அந்தச் சாலையை அமைத்துத் தரவேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன். விழுந்தையம்பலத்திலிருந்து அம்சி வரையில் உள்ள ரோடை எக்ஸ்டன்ட் பண்ண வேண்டும் என்று கோரிக்கை வைத்து, ஆய்விவிருந்து, இன்னும் நடைமுறைக்கு வராத கர்ரணத்தால் பேருந்துகள் செல்வதற்கு வழிவகை இருந்தும் இணைப்புப்பாதை அமைக்கப்படாததால் பேருந்துகள் செல்வதற்கு வழியில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, மேல்புரம் யூனியனில் திருத்துவபுரம் மருதங்கோடு சாலை 1961 ஆம் ஆண்டிலே நெடுஞ்சாலை-கிராமப் பணித்துறை யினரால் சர்வே செய்யப்பட்டு எஸ்டிமேட் செய்யப்பட்டு, அடிக்கல் நாட்டப்பட்ட அந்த சாலை இன்று வரையில் நடைமுறையிலே செயல்பாட்டுக்குக் கொண்டு வரப்படாத நிலைமை இருந்து வருகிறது. அதையும் விரைவில் ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, முன்சிறை யூனியனில் புதுக்கடை, கொல்லங்கோடு சாலையில் கணபதியான் கடவில் பாலம் ஒன்று கட்ட வேண்டும் என்று ஒரு கோரிக்கை இருக்கிறது. அதையும் இந்த அரசு கட்டித்தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. பொ. விஜயராகவன்]

[1978 மார்ச் 20]

அடுத்து, வேங்கோடு, கூட்டாலுமூடு, வெட்டைசாலை, மணியாரம்குன்று, தொட்டாரம் எலா நடவரம்பு, விராலிவிளை போன்ற பகுதிகளின் வழியாக அமைத்துத் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். 1973-லே தொடங்கப்பட்ட ஏழு தேசம் பஞ்சாயத்துக்குட்பட்ட வயக்கலூர் சாலை இன்னும் முடிவுறவில்லை. அதை மீண்டும் தொடங்கி முடித்துக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு, வாய்ப்புத் தந்தமைக்கு தலைவருக்கு நன்றி கூறி விடை பெறுகிறேன்.

திரு. பொ. சிகாமணி : பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் சமர்ப்பித்திருக்கிற மானியக் கோரிக்கையின் மீது சில கருத்துக்களைச் சொல்வதற்கு அனுமதித்தற்காக நன்றி கூறிக் கொள்கிறேன்.

மோட்டார் வாகன சட்டங்கள் நிலையில் அரசு சில நல்ல திட்டங்களை ஆற்றிக் கொண்டிருப்பது வரவேற்கத் தக்கது. சாலை விபத்துக்களைத் தடுப்பதற்காக வண்டிகளில் டெக்கோ மீட்டர்கள் பொறுத்த உடனடியாக ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்த மீட்டர் உற்பத்திக்கு, பல உறுப்பினர்கள் சொன்னதைப்போல, ஏகபோக உற்பத்தியாளராக ஏன். கே. என்ற நிறுவனம் இருக்கிறது. இந்த நிறுவனத்தில் இந்த டெக்கோ மீட்டர்களை அதிக விலை கொடுத்து வாங்கும் சூழ்நிலை ஏற்படுகிறது. அதனால் அரசு சொந்தமாக இந்த மீட்டர்களைத் தயாரிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அதே நேரத்தில் தொழிலாளர்கள் நலத்தில் அக்கறையுள்ள இந்த அரசை விரும்பி வேண்டிக் கேட்டுக்கொள்வது, விபத்துக்களைத் தடுப்பதற்கும், ஓட்டுநர்களை ஊக்குவிப்பதற்கும் ஒவ்வொரு கழக ஓட்டுநர்களுக்கும் சிறப்புப் போனஸ் திட்டம் அமல்படுத்த வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

சரக்குப் போக்குவரத்தில் சில முறைகேடுகள் நடக்கின்றன என்பதை அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். சரக்குப் பேருந்துகள் மூலம் கள்ளக் கடத்தல் போன்றவை பெரும் அளவில் நடந்து கொண்டு இருக்கின்றன. குறிப்பாக, சந்தனக் கட்டைகள், பால்ஸ் பர்மிட் போன்றவைகள் நிகழ்கின்றன என்பதை அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். அரசு அது குறித்து கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஆர். டி. ஓ. மாற்றி அமைக்கப்பட வேண்டும். நான்-டிரான்ஸ் போர்ட், டிராஸ்போர்ட் என்று விரிவு படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1978 மார்ச் 20] [திரு. பொ. சிகாமணி]

டிராபிக்டர் டிரய்லர் சொந்தக்காரர்களுக்கு டிராபிக் அதிகாரிகள் பெரும் அளவிற்குத் தொல்லை கொடுக்கிறார்கள். அவர்கள் ஹெவி மெஷினரி போன்றவை ஏற்றிச் செல்ல முடியாது. இப்படிப்பட்ட தொந்தரவால் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. இதனால் தொழிலாளர்கள் வேலையும் பாதிக்கப்படுகிறது. எனவே, அதிலே சில விதிமுறைகளைத் தளர்த்தி, டிராபிக் அதிகாரிகள் தொந்தரவிலிருந்து அவர்களை விடுவித்து, அவர்களுக்கு நன்மை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்த அரசு மொபைல் கோர்ட் எடுத்ததற்காக புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு பேர்க்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் என்னுடைய நன்றியையும் பாராட்டுதல்களையும் கூறிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

கிராமச் சாலைகளை சீர்திருத்துவதற்கு யூனியன்களிடமும் போதிய நிதி வசதி இல்லை. கிராமப்புறத்தில் தார் சாலைகள் போட இயலவில்லை என்றாலும், உடனடியாக குறைந்தது மெட்டல் சாலையாவது போட திட்டம் போட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். சாலைகள்-பாதைகள் திட்டத்தி்க்காக 27 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த 27 கோடி ரூபாய் பராமரிப்பிற்கே செலவிடப்படுகிறது. இந்தத் தலைப்பில் வருமானம் 72 கோடி இருக்கிறது. ஆகவே, அந்தத் தொகை முழுவதையும் அதற்காகவே செலவிட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பெரும் சாலைகளில் போக்குவரத்து வசதிகள் மிகவும் குறைவான நிலையில் இருக்கின்றன. நிதிப்பற்றாக்குறை என்று இருந்தாலும், குறைந்தது மைனர் கல்வெட்டுகளையாவது சீர்படுத்தி, ஓரளவு நல்லமுறையில் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். கிராமச் சாலைகளையும் சிறந்த முறையில் செப்பனிட வேண்டும் என்பதையும் உங்களின் கவனத்திற்கு நான் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

குறிப்பாக இந்த கான்டிராபிக்ட் முறை ஒழிக்கப்பட வேண்டும். பஞ்சாப், அரியானா போன்ற மாநிலங்களில் அரசு 'கன்ஸ்டிரக்ஷன் கார்ப்பரேஷன்' அமைத்து, அதன் மூலம் எல்லாவற்றையும் செய்து கொண்டு இருக்கிறது. ஆகவே, தமிழக அரசும் கன்ஸ்டிரக்ஷன் கார்ப்பரேஷன் ஒன்றை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட திட்டத்தில், இந்த அரசு பொறுப் பேற்றுக் கொண்ட பின்பு 48 சதவீதம் என்று இருந்ததை 52 சதவீதம் என்ற அளவிற்கு உயர்த்தியிருக்கிறது. அதற்காக நான் பாராட்டுகிறேன். இந்த அரசு தொழிலாளர்களின் நலனில் அக்கறை கொண்டுள்ள அரசாகவும், பேச்சுவார்த்தை மூலம் தீர்வு

[திரு. பொ. சிகாமணி]

[1978 மார்ச் 20]

காணவேண்டும் என்ற நோக்கத்தை உடைய அரசாகவும் இருப்பதால் முன்அறிவிப்பு இல்லாமல் தொழிலாளர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்யும்போது நடுரோடில் பஸ்களை நிறுத்திவிட்டு பயணிகள் இன்னலுக்குள்ளாக்கப்படுகிற நேரத்தில், அத்தகைய முன்அறிவிப்பு இல்லாமல் வேலைநிறுத்தம் செய்கிற தொழிலாளர்கள் மீது அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக, சென்னையில் மோட்டார் சைக்கிள், ஸ்கூட்டர் போன்றவைகளில் பயணம் செய்பவர்கள் கட்டாயம் ஹெல்மெட் அணிந்து செல்லவேண்டும் என்ற உத்தரவை உடனடியாக சென்னையில் அமல்படுத்த வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை.)

மாண்புமிகு முசிறிபுத்தன் அவர்கள் பேசுகிற நேரத்தில், மினி பஸ் ஓட்டும் உரிமங்களை தொழிலாளர்களுக்கு அளிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டார்கள். மினி பஸ்களை தொழிலாளர்கள் கூட்டுறவு முறையில் நிறுவி நல்ல முறையில் நடத்த முடியும் என்று நான் நம்புகிறேன். திருவொற்றியூர் பகுதியில் மினி பஸ்கள் விடவேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சென்னை நகரில் டாக்கி ஸ்டாண்டுகளில் டெலிபோன் வசதி, பப்ளிக் கன்வீனியன்ஸ் போன்றவைகளைச் செய்யவேண்டும். இது போன்ற வசதிகள் டெல்லி நகரத்தில் வெற்றிகரமாக நடந்து வருகின்றன என்று கூறிக்கொண்டு, எண்ணூர் பகுதியில் மின் பிடி துறைமுகம் ஒன்றை அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டு, என் உரையை முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

(முற்பகல் 11-50)

திரு. கா. செங்கோடன்: தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் கொண்டுவந்துள்ள சாலை போக்குவரத்து பராமரிப்பு மானியங்களின்கீழ் பேசக்கூடிய நல்வாய்ப்பினை நல்கியமைக்காக முதற்கண் என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கிராம முன்னேற்றத்தைக் கருத்திற் கொண்டு தமிழ்நாட்டு முதல்வர் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் மினி பஸ் விடக்கூடிய திட்டத்தை கிராம மக்கள் எல்லாம் உளமார, மனமார பாராட்டி வரவேற்கிறார்கள்.

என்னுடைய தொகுதியாகிய கபிலர்மலை தொகுதியில் புதிய பஸ்கள் விட வேண்டுமென்று மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். வேலூர்—திருச்செங்கோடு (வழி) பாண்டமங்கலம், அண்ணாநகர், நெட்டையாம்பாளையம், சிறுகிணற்று

1978 மார்ச் 20] [திரு. கா. செங்கோடன்]

பாளையம், கபிலர்மலை, திடுமல்கவுண்டம்பாளையம், நகப்பாளையம் சிறுநெல்லிக்கோவில், கொத்தமங்கலம் செல்லக்கூடிய பாதைக்கு மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இது அமைச்சரவர்களுடைய தொகுதியையும் இணைக்கக்கூடிய பாதை. அதைக் கருத்திற்கொண்டு அமைச்சரவர்கள் உரிய கவனம் செலுத்துவார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

அடுத்து, நாமக்கல்லிலிருந்து கபிலர் மலைக்கு வேலகவுண்டம் பட்டி, அணியார், நருவலூர், செக்குப்பட்டி, ஏத்தக்கடை, எட்டிக்கன்பாளையம், குஞ்சம்பாளையம் வழியாகச் செல்லக்கூடிய பாதையிலே பஸ் போக்குவரத்திற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மோகனூரில் சர்க்கரை ஆலை போன்ற பல்வேறு தொழில்கள் எல்லாம் இருக்கின்ற காரணத்தால் தொழிலாளர்கள் அங்கு வந்து செல்லப் போதுமான பஸ் வசதி இல்லாமல் அவதிப்படுகிறார்கள். அங்கே ஹையர் செகண்டரி பள்ளியும் நிறுவப்பட இருக்கிறது. எனவே தொழிலாளர்களுக்கும் மாணவர்களுக்கும் தேவைப்படும் பஸ் வசதியைக் கருத்திற்கொண்டு ஒரு டவுன் பஸ் விட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அந்த டவுன் பஸ் மோகனூரிலிருந்து ஜேடர்பாளையத்திற்கு பாலப்பட்டி, நஞ்செய் இடையாறு, வேலூர், வெங்கமேடு, வீரணம்பாளையம், கபிலர் மலை வழியாக விடப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

காவிரியில் இருக்கக்கூடிய வேலூர் பாலத்தில் விளக்குகள் சீரழிந்த நிலையில் இருக்கின்றன. அதனால் பொதுமக்கள் அங்கு வருவதற்கு பெரிதும் அவதிப் படுகிறார்கள். எனவே, அதைச் செப்பப்பட்டு விளக்குகள் எரியச் செய்து மக்களின் சிரமத்தைக் குறைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, நாமக்கல் பகுதியிலே கீழ்சாத்தம்பூர், பரமத்தி செல்லும் பாதை சீர்குலைந்து கிடக்கிறது. ஊராட்சியில் நிதி வசதி இல்லை. பாதை செப்பனிடப்படாததால் பஸ்ஸை நிறுத்தி விட்டார்கள், அதனால் பொதுமக்கள் பெரிதும் பாதிக்கப் பட்டிருக்கிறார்கள். அதுபற்றி அமைச்சரிடம் மனுதந்திருக்கிறேன். அதை அமைச்சரவர்கள் கவனித்து, ஹைவேஸ் பாதையாக எடுத்துக்கொண்டு, அதன் மூலம் அந்தப் பாதையைச் செப்பனிட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. கா. செங்கோடன்]

[1978 மார்ச் 20]

சென்னை to சென்னை செல்லும் பஸ் நாமக்கல் வழியாகச் செல்கிறது. அப்படிப்பட்ட வழித்தடம் தமிழ்நாட்டிலேயே அது ஒன்றுதான் என்று கருதுகிறேன். அந்தப் பாதை சீரழிந்த நிலையில் இருக்கிறது; அதைச் செப்பனிட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, தூகூர், செல்லிபாளையம், பௌத்திரம் ஆகிய 3 ஏரிகளின் கரைகளும் தண்ணீர் வழிந்து, கரை அரிக்கப்பட்டு அகலம் குறைந்து மிகவும் சிக்கலான ஒரு நிலையில் இருக்கின்றன. அந்த வழியாக நிறைய பஸ்கள் ஓடுகின்றன. முக்கியமாக சென்னை—சென்னை பஸ் போகிறது. ஆகையால் அந்த ஏரிகளின் கரைகளை விரைவில் செப்பனிட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1967ஆம் ஆண்டு இங்கே எதிர்க்கட்சியில் இருக்கிற பேராசிரியர் அவர்கள் அந்தத் தொகுதி பாராளுமன்ற வேட்பாளராக நின்ற போது வாக்குறுதி கொடுக்கப்பட்டது. இன்று வரையில் அந்த வாக்குறுதி நிறைவேற்றப்படவில்லை. அதை மனதிற்கொண்டு ஆண்டுக்கு ஒரு ஏரி என்று எடுத்துக் கொண்டாவது 3 ஆண்டுகளில் 3 ஏரிக்கரைகளையும் செப்பனிட்டு, அகலப்படுத்தித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னும் பல இடங்களில் நெடுஞ்சாலைகள் அருகிலுள்ள ஏரிகள், குளங்கள் மழைக் காலத்தில் நிரம்பி, தண்ணீர் வழிந்து ஓடியதால் அரிப்பு எடுத்திருக்கின்றன; அதனால் பஸ்கள் ஓடுவதற்குத் தடை ஏற்படுகிற காரணத்தால் அந்த நீர் அரிப்புகளை எல்லாம் சீர்செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன், தேவையான இடங்களில் பாலங்கள் அமைக்கவும் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். அதைப்போல் அணியார்—நருவலூர் சாலையில் ஒரு பாலம் அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சேலம் நகரின் மத்திய பகுதியில் இரயில்வே லைன் ரோட்டின் குறுக்கே செல்வதால் அடிக்கடி பஸ் போக்குவரத்திற்குத் தடை ஏற்படுகிறது. அந்த இடத்தில் ஒரு மேம்பாலம் கட்டி, இந்தத் தடையை நீக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சேலம் மாவட்ட இரயில்வே செஸ் நிதி 35 லட்சம் ரூபாய் இருக்கிறது. அதைப் பயன்படுத்தியாவது இந்த மேம்பாலத்தை அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னொன்றைக் கூற விரும்புகிறேன். நாமக்கல் லாரி பாடி கட்ட சிறந்த இடம். அசில இந்தியாவிலும் லாரி பாடி கட்டும் தொழிலில் சிறந்து விளங்குமிடம் நாமக்கல் என்கூடச் சொல்லலாம். கல்கத்தா, ஓரிசூர், பாம்பே போன்ற இடங்களிலிருந்தும் கூட லாரி பாடி கட்டுவதற்கு அங்கே வருகிறார்கள். ஆகவே,

1978 மார்ச் 20]

[திரு. கா. செங்கோடன்]

அங்கே இத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கும் தொழிலாளர்கள் நலனில் அதிக அக்கறை செலுத்தி, வேண்டிய வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

வாடகை லாரிகளுக்கு மஞ்சள் நிறம் கட்டாயம் பூச வேண்டுமென்று உத்தரவு போட்டு, மஞ்சள் நிறம் பூசிய ஆட்சியின் சட்டத்தை ரத்து செய்யும் வகையில் அது கட்டாயமல்ல என்று ஆக்கப்பட்டிருப்பதை லாரி சொந்தக்காரர்கள் எல்லாம் வரவேற்கிறார்கள். (மணியடிக்கப்பட்டது).

இறுதியாக லாரி பாடி கட்டும் தொழிலாளர்களுக்கும் கடன் வசதி, மற்ற பல வசதிகளையும் செய்து கொடுத்து, அவர்களுடைய வாழ்க்கை சிறப்பாக அமைய ஏற்பாடுகளைச் செய்து தர வேண்டுமென்று கேட்டு, இந்த மானியத்தின் மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்த தலைவருக்கு மீண்டும் நன்றி கூறி அமர்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. மு. அம்பிகாபதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது சில முக்கியமான விஷயங்களை இங்கே கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பிலே சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகத்தின் அனைத்துத் தொழிலாளர்களுக்கும் ஒருங்கிணைந்த முறையில் ஊதியக் கொள்கை வகுக்கப்பட வேண்டுமென்று முதலில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஐப்பான் திட்டத்திலுள்ள குறைபாடுகளைப்பற்றி திராவிட முன்னேற்றக் கழகக் கட்சித் தவிர அனைத்துக் கட்சிச் சங்கங்களும் இந்தத் திட்டம் அறிவிக்கப்பட்டவுடனே போராடினார்கள். அத்தகைய போராட்டத்திலே கலந்து கொண்டவர்கள், சிறை சென்றவர்கள் இன்றைக்கும் அதிலே உள்ள தடைகளைப் போக்க வேண்டுமென்று தொடர்ந்து கோரிக்கை வைத்துக் கொண்டு வருகிறார்கள்.

குறிப்பாக 1—9—1977 அன்று இடைக்கால நிவாரணமாக ரூபாய் 27 அறிவிக்கப்பட்டு 31—3—1978 அன்று பேசித் தீர்ப்பது என்று அன்றைக்கு ஒத்துக் கொள்ளப்பட்டது. ஆனால், பேசித் தீர்ப்பதில், இடையில் சில தேக்கங்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. அந்தப் போராட்டத்திலே 1—9—1977 அன்று எடுத்துக் கொண்ட படி துரிதமாக இதைக் கூட்டுவதிலே காலதாமதம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. டேர்ம்ஸ் ஆஃப் ரெஃப்ரன்ஸ் ஆகியவற்றைப் பற்றி எல்லாம் தொழிற்சங்கங்கள் கலந்து பேசுவதற்குப் பதிலாக சில நிர்வாக இயக்குநர்களே அதிலே முனைந்து செயல்பட்டு இருக்கிறார்கள். குறிப்பாக, இருதரப்பு குழுவும் கடந்த 4 மாதங்களாக கூடிப் பேசாமல் காலதாமதம் ஏற்பட்டிருக்கின்றது. 31—3—78க்குள் இனிப் பேசித் தீர்க்க முடியாது என்று 1—9—1977 அன்று அறிவிக்கப்பட்ட இடைக்கால நிவாரணத்தோடு, பேசித் தீர்க்க

[திரு. மு. அம்பிகாபதி]

[1978 மார்ச் 20]

முடியாது, ஏனென்றால் மேலும் காலதாமதம் ஏற்படும் என்று கருதுவதால், இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது பகிர்ந்தளிக்கும் போதே அந்த இடைக்கால நிவாரணம் ரூபாய் 27-ஓடு மேலும் சேர்த்துக் கொடுத்து அமைச்சரவர்கள் அறிவிக்க வேண்டுமென்று தாழ்மையோடு நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இல்லாவிட்டால் குழுவும் அனைத்து சங்கங்களும் உட்கார்ந்து ஊதியம், பஞ்சப் படி, பாட்டா ஆகிய அனைத்தையும் பற்றிட பேசவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

15—3—1978 அன்று அனைத்து சங்கங்கள் மாநாடு சென்னை யில் நடந்திருக்கிறது. அதிலே வாக்கெடுப்பு எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. மற்றும் வேலை நிறுத்தம் செய்வது என்ற முறையிலே தொழிற் சங்கங்கள் அறிவித்திருக்கிறார்கள். இதோடு மட்டுமன்றி ஏ. ஐ. டி. யூ-வின் தலைவர் கே. எம். சுந்தரம் அவர்கள் தெளிவாகவும் விளக்கமாகவும் பல விவரங்களை அரசாங்கத்திற்கு அளித்திருக்கிறார்கள். இன்றைக்கு பல விஷயங்கள் பொறியியல் கழகத்திலும் அதே போல் பொருள் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் இருக்கின்றன. பல படித்த இளைஞர்கள் அங்கே அத்தக் கூலியாகப் பணிபுரிகிறார்கள்.

பொருள் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்த வரையில் மூன்றாண்டு காலத்திற்கு மேலாகியும் அதிலே இருக்கின்ற தொழிலாளர்கள் இன்னும் நிரந்தரமாக்கப்படாமல் அத்தக் கூலியாகவே நடத்தப்பட்டு வருகிறார்கள். அதன் நிர்வாக இயக்குநர் ஊதியம் பற்றி மூர்மார்க்கட்டிலே போய் விசாரித்து வருகிறார் என்கிற நிலைமை இருக்கிறது.

அதேபோல் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக நகரப் பிரிவிலும் கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் நிர்வாக இயக்குநர் தொழிலாளர்களை மிகவும் மோசமாக நடத்துகிற நிலைமை இருக்கிறது என்று கூறப்படுகிறது. பல்லவன் என்ஜினியரிங் கார்ப்பரேஷன்-இல் படித்த இளைஞர்கள் வண்டி கழுவும் வேலையிலும், துடைக்கும் வேலையிலும் கூலிகளாக நடத்தப்பட்டு வருகிறார்கள். அதை உடனடியாக களையவேண்டும். அரசு நிறுவனங்களிலேயே கூலிகளாக நடத்தப்பட்டு வந்தால் தனி முதலாளிகள் இவற்றைச் செய்வதற்குத் தயங்க மாட்டார்கள் என்பதை நான் சுட்டிக் காட்ட ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்து, அரசின் தொழிலாளர் சட்டங்கள் அனைத்துப் போக்குவரத்து கழகங்களிலேயும் முறையாக அமல்படுத்துவதற்கு சரியான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். குறிப்பாக, சில நல்ல வருமானம் வரக்கூடிய வண்டிகள் அதாவது பட்டுக்கோட்டையிலிருந்து மன்னார்குடி வழியாக மெட்ராஸ் வருகிற வண்டியும் அதுபோல் தஞ்சாவூரிலிருந்து பழனி வண்டியும் இப்படி ஓடிய வண்டிகள் நிறுத்தப்பட்டுக்கின்றன.

1978 மார்ச் 20]

[திரு. மு. அம்பிகாபதி]

[நண்பகல் 12-00]

அதுமட்டுமன்றி, பட்டுக்கோட்டை—சென்னை வண்டி, சென்னையிலிருந்து மண்டபம் வரை நீட்டிக்கப்பட்டு மண்டபம் வரை சென்று வருகிற கண்டக்டர்களுக்கு பாட்டா கிடைக்காத நிலை ஏற்படுகிறது. ஆகவே, தொழிலாளர்களைக் கலந்து எந்த வண்டியை நீட்டிக்கலாம். எந்த வண்டியை எந்த நேரத்தில் விடலாம் என்பது போன்ற ஆலோசனைகளை தேசியமயமாக்கப்பட்ட நிர்வாகங்கள் பெற வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்று தஞ்சையிலிருந்தும், திருச்சியிலிருந்தும், மதுரையிலிருந்தும், புதுக்கோட்டையிலிருந்தும் குறிப்பிட்ட நேரத்தில் லைட்னிங்க் பஸ்கள் இடையில் நிற்காமல் தஞ்சையிலிருந்து புறப்பட்டால் சென்னை, மதுரையிலிருந்து புறப்பட்டால் சென்னை, திருச்சியிலிருந்து புறப்பட்டால் சென்னை, என்று ஒன்பது அல்லது பத்து மணிக்கு சரியாக குறிப்பிட்ட காலத்தில் புறப்படுகின்ற அளவிற்கு வண்டிகளை விட்டால் மக்களுக்கு இருக்கிற சிரமங்கள் நீங்குமென்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள ஆசைப்படுகின்றேன்.

திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்தில் போடப்பட்ட ஒரு உத்தரவு அவசர நிலை காலத்தில் அமுலாக்கப்பட்டு, சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் இதுவரையில் 129 தொழிலாளர்களுக்கு வேலை கிடைக்காத ஒரு அவல நிலை இருக்கிறது. அதை அரசாங்கம் மறுபடியும் பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு சிறிய பஸ் உரிமையாளர்கள் எவ்வளவு பஸ்கள் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்பதை அரசாங்கம் தெளிவாக அறிவிக்க வேண்டும். 1971-ல் பத்து பஸ்கள் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு அறிவித்திருந்தது. பிறகு அதிலே மாற்றம் ஏற்பட்டது. இந்த அரசைப் பொறுத்த வரையில் ஒரு தெளிவான கொள்கையை, கட்டுப்பாடான கொள்கையைப் பராமரிக்க வேண்டும்.

உதாரணத்திற்கு, 15 லட்சம் ரூபாய் வைத்திருந்தால் ஸ்மால் இண்டஸ்ட்ரிஸ் என்றிருக்கிறது. 15 லட்சம் ரூபாய்க்கு உட்பட்டு வரக்கூடிய அந்த அளவிற்குப் பஸ்களை வைத்துக்கொண்டால் தான் அவர்கள் எக்கனாமிக்கலாக நிர்வகிக்க முடியும் என்ற கருத்தை அரசு பரிசீலிக்க வேண்டும்.

அண்மையில் விதித்திருக்கிற வரி மிகவும் அதிகமானது. உதாரணமாக ரூ. 215 ப்ளஸ் ரூ. 15, ரூ. 230 விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

கர்நாடகாவில் க்வார்ட்டருக்கு ரூ. 110. ஏழு காசு கிலோ மீட்டருக்கு.

[திரு. மு. அம்பிகாபதி]

[1978 மார்ச் 20]

ஆந்திராவில் ரூ. 115.75, கிலோ மீட்டருக்கு காசு 5.

கேரளாவில் ரூ. 112.50, கிலோ மீட்டருக்கு காசு 5.

தமிழ்நாட்டில் ரூ. 215 ப்ளஸ் ரூ. 15, ரூ. 230, கிலோமீட்டருக்கு ஐந்து காசு.

இன்றைக்கு மத்திய அரசில் எக்ஸைஸ் ட்யூட்டி என்று கூறி 5 சத வீதம் ரப்பர், அலுமினியம், இரும்பு என்று இப்படி பல் வேறு பொருள்களுக்கு டாக்ஸ் போட்டிருக்கிறார்கள். டீஸலுக்குப் போட்டிருக்கிறார்கள். பெயின்ட்குப் போட்டிருக்கிறார்கள். நம் அரசாங்கம் டீஸலுக்கு இரண்டு காசு உயர்த்தியிருக்கிறது. தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் 4 காசாக இருந்தபோது மக்கள் பயணம் செய்ததைவிட 5 காசான பிறகு குறைந்திருக்கிறது. இதற்கு மேல் கிலோ மீட்டருக்கு உயர்த்த முடியுமா என்றால் முடியாது. எனவே இப்போது விதித்திருக்கக்கூடிய க்வார்ட்டர்ஸ்க்கு உள்ள டாக்ஸை குறைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதோடு கூட குறிப்பாக அரசாங்கம் தனியார் எவ்வளவு பஸ்கள் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று அறிவிக்காததன் விளைவாக மூன்று பஸ்கள், இரண்டு பஸ்கள், நான்கு பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்கள் கடன் பெற முடிவதில்லை. அப்படிக்கடன் கிடைக்காததால் அதைச் சீர்படுத்த முடியவில்லை. அப்படிச் சீர்படுத்த முடியாததால் தொழிலாளர்களுக்கு வேலையிழப்பு.

அதோடுமட்டுமல்ல. தேசியமயமாக்குவதில் கம்யூனிஸ்ட் கட்சி எதிரி அல்ல. எதையாக்க வேண்டும், எப்படியாக்க வேண்டும்—இராணுவம் முக்கியத்துவம் உள்ள—டி.வி.எஸ். போன்ற தொழிற்சாலைகள், இராணுவத்தோடு தொடர்புள்ளவை, சிம்ஸன் க்ரூப் இராணுவத்தோடு தொடர்புள்ளது. இவைகளை தேசிய மயமாக்கலாம்.

தேசியமயமாக்குகிறோம் என்ற பெயரில் நான்கு ஓட்டை பஸ்கள், இரண்டு டப்பா பஸ்கள் இவற்றை தேசியமாக்கி அரசுக்கு நஷ்டம் ஏற்படுத்துகிற நிலையைப் பற்றி அரசாங்கம் சிந்திக்க வேண்டும் என்று குறிப்பாக கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மத்திய அரசு 1976-ல் தமிழக அரசுக்காக பட்ஜெட்டை டெல்லியில் கொண்டுவந்தபோது ரூ. 225 என்று அறிவிக்கப்பட்டு ரூ. 10 திரும்பப்பெறப்பட்டு ரூ. 215 ஆக்கப்பட்டது. எனவே, தமிழ் நாட்டைப் பொறுத்தவரையில் இதில் ஒரு தெளிவான கொள்கை இருத்தல் வேண்டும். நகரசபை வரிகள் 100 சத வீதம் உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது.

அடுத்து, ஸ்பேர் பார்ட்ஸ், உதிரி உறுப்புகள் வாங்குவதில் நிதானம் தேவை. ரூ. 20 கோடி அளவில் லேலண்ட் கம்பெனியிலிருந்து வரங்கியிருப்பதாக தகவல் சொல்கிறார்கள். அதை யார்வாங்கியது? ஏன் வாங்கினார்கள்? இப்போது வாங்க

1978 மார்ச் 20]

[திரு. மு. அம்பிகாபதி]

வேண்டிய அவசியம் என்ன? இது அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியுமா? என்பதையெல்லாம் நான் அறிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன். ஏனென்றால் உதிரி உறுப்புகள் வாங்கும்போது அதிலே போதுமான நிதானம் இருக்க வேண்டும் என்று கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இன்றைக்கு சாலையைப்பற்றிச் சொல்லும்போது, மன்றக் குடியில், கோரையாற்றங்கரையில் பாலம் கட்ட வேண்டும், பெருகவாழ்ந்தான் அருகே பாமணி ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்ட வேண்டும். இவைகளை கவனிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களை ஓட்டுகின்றவர்கள் வில்லைகளை கையில் கட்டிக்கொள்ள வேண்டும் என்று சொல்லப் பட்டிருக்கிறது. அப்படியில்லாமல் பாக்கட்டிலும் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று சொல்லப்பட வேண்டும். நாய்க்குத்தான் கழுத்தில் வில்லையைக் கட்டிவிடுவார்கள், அதுபோல் இவர்களுக்கும் கைகளில் தான் கட்டிக்கொள்ள வேண்டும் என்று இருப்பதை மாற்றி கைகளிலும் கட்டிக்கொள்ளலாம், பாக்கட்டிலும் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று இந்த அவையிலேயே அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது இந்திய கம்யூனிஸ்ட்டு கட்சியின் சார்பாக என்னுடைய சில கருத்துக்களைக் குறிப்பிட்டிருக்கிறேன். அவைகளை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பரிசீலித்து நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. மு. ரா. சௌந்திரராஜன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் நிர்வாகம் பற்றிய மானியக் கோரிக்கைகள் மீது பேசுவதற்கு அனுமதித்து தங்களுக்கு என்னுடைய வணக்கத்தைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இம்முறை மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்கள் நல்ல அரிய திட்டங்களைத் தீட்டியுள்ளார்கள். உதாரணமாக ஒரு டிரைவர் வண்டியை ஓட்டிக் கொண்டு போகின்ற போது, ஆக்ஸிடன்ட் செய்து விடுகின்றான். அப்போது பணத்தை வைத்துக்கொண்டு வழக்காடி வெளியே வந்துவிடுகின்றான். மீண்டும் இதே ஆள் வேலைக்கு வந்துவிடுவதால், இதுபோன்ற பல பேர்கள் தங்கள் உயிர்களை இழப்பதற்கு ஆளாகிறார்கள். ஆகவே இதுபோன்ற விபத்தைத் தடுப்பதற்காக புள்ளிமுறை கட்டுப்பாட்டை கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். ஒவ்வொரு முறையையும் கணக்கு வைத்துக் கொண்டு நான்கு முறை இதுபோன்ற குற்றங்களைச் செய்தால், அவருடைய லைசென்ஸ் பறிமுதல் செய்யப்படும் என்கின்ற நல்ல தொரு திட்டத்தைக் கொண்டு வந்ததற்காக போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களுக்கு உளம்கனிந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

[திரு. மு. ரா. செளந்திரராஜன்]

[1978 மார்ச் 20]

அடுத்தபடியாக, சென்னை நகரத்தில் ஸிட்டி பஸ்களில் அதிகமாக கவர்ன்மென்ட் பஸ்கள் தான் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. அடிக்கடி இவற்றில் கண்டக்டர்களும் டிரைவர்களும் ஸ்டிரைக் செய்கிறார்கள். இதனால் பொதுமக்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். ஆகவே ஸிட்டியில் ஓடுகின்ற பஸ்களில் பிரைவேட் செக்டாரர்களும் பஸ்களை ஓட்டுவதற்கு அனுமதி வழங்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நமது மறைந்த மாமேதை பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் அனைத்து பஸ்களையும் தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்று கூறவில்லை. ஒவ்வொரு பஸ் முதலாளியும் 10 வண்டிகள் 20 வண்டிகள் என்று வைத்துக்கொள்ளும்படியான அளவில் குறைத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்பதை கருத்தில் கொண்டிருந்தார். ஆகவே ஒரு பஸ், இரண்டு பஸ் என்று வைத்துக் கொண்டு குடிசைத் தொழிலைப் போன்று வைத்துக் கொண்டு தொழில் நடத்துவதை எல்லாம் தேசியமயமாக்கப்படக்கூடாது என்றும், அதற்கான பாவியை உடனடியாக அறிவிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மூன்று பஸ்கள் முதல் ஐந்து பஸ்கள் வரை ஒருவர் வைத்துக்கொள்ளலாம் என்ற அளவில் ஒரு அறிவிப்பைக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அப்படியிருந்தால்தான் பிரைவேட் செக்டாருக்கும், பப்ளிக் செக்டாருக்கும் காம்பெட்டிஷன் இருக்கும், அப்படியிருந்தால் பொதுமக்களுக்கு அது உதவியாக இருக்கும் என்பதைக் கூறிக்கொள்கிறேன்.

தமிழகத்தில் 7 (ஏழு) சக்ரவர்த்திகள் இருக்கின்றார்கள். நான் குறிப்பிடுவது 7 போக்குவரத்து கார்ப்பரேஷன் மானேஜிங் டைரக்டர்களைத்தான். போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களது அறைக்குப் போய் பார்த்திருக்கிறேன். தற்போது டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷன்களின் சேர்மென்களாக இருக்கின்ற மதிப்புக்கும் மரியாதைக்கும் உரிய ஜே. எஸ். பாங்கோ அவர்களுடைய அறைக்கும் சென்று பார்த்திருக்கிறேன். இவர்கள் எல்லாம் சாதாரணமான அறைகளில்தான் இருக்கிறார்கள். ஆனால் இந்த மானேஜிங் டைரக்டர்களுடைய அறையைப் போய் பார்த்தால்—நாம் தப்பி தவறி பழைய மன்னர்களின் உல்லாசபுரிக்கு வந்துவிட்டோமோ என்று எண்ணுகின்ற அளவுக்கு அவர்கள் எல்லாம் அற்புதமாக வாழ்கிறார்கள். நம்முடைய நாடு ஏழைமக்களுடைய நாடு. அப்படிப்பட்ட ஏழை மக்களுடைய வரிப்பணத்தை உபயோகப்படுத்தி இவ்வளவு ஆடம்பரமாக இருக்க வேண்டுமா என்பதை நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

நம்முடைய அமைச்சர்கள் எல்லாம் பழைய கார்களைத்தான் உபயோகித்து வருகிறார்கள். ஆனால் இந்த மானேஜிங் டைரக்டர்கள் சென்னைக்கு வந்தால் புதிய கார்களில் தான் வருகிறார்கள். சென்னைக்கு அவர்கள் வந்தால் சாதாரண ஓட்டல்களில் தங்குவதில்லை. பைவ் (ஐந்து) ஸ்டார் ஓட்டல்களின் தான் தங்குகிறார்கள். இதையெல்லாம் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1978 மார்ச் 20] [திரு. மு. ரா. செளந்திரராஜன்]

அடுத்து, திருவிழாக் காலங்களில் தனியாக பஸ்களை விடுவதற்கு கார்ப்பரேஷன்களுக்கு மட்டும் உரிமைகள் வழங்கப்படுகின்றன. இப்படி உரிமைகள் வழங்கும்போது, பிரைவேட் செக்டர்களுக்கும் முக்கியத்துவம் கொடுத்து கார்ப்பரேஷன்களுக்குக் கொடுக்கும் போது—அத்துடன் பிரைவேட் செக்டார்கள் அனுமதி வழங்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12-10)

அடுத்தபடியாக, நம்முடைய கார்ப்பரேஷன்களிலே எல்லாம் புது ஸ்கீம் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். அந்த ஸ்கீமிலே வேரியேஷன் கேட்டால், தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகள் கேட்டால், அந்த ஸ்கீமிலே இந்த ரூட் கவர் ஆகிறது என்றும், ஆகவே கொடுக்கக் கூடாது என்றும் சொல்லப்படுகிறது. அதனால் அவர்கள் அப்பீல் செய்கிறார்கள். இப்போதுகூட எஸ்.இ.எ. அவர்கள் ஐட்ஜ்மென்டில் ஒரு உத்தரவு கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

எப்படியும் எல்லாவற்றையும் தேசிய மயமாக்கும் போது, இந்த ரூட்டை எடுத்துக் கொண்டால் என்ன தவறு/ எனவே மாற்றுவதற்கு அனுமதி வழங்கலாம் என்று அறிவிப்புக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அந்த அறிவிப்பை மதித்து, அதை உடனடியாக அமுல் படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இந்த வாய்ப்பை அளித்தமைக்காக நன்றி கூறி என் உரையை முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. ஏ. ராமலிங்கம்: சட்ட மன்றப் பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பாக என்னுடைய தொகுதி சம்பந்தப்பட்ட சில கருத்துக்களைச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

தென் ஆற்காடு மாவட்டம் காட்டுமன்னார்கோவில் தொகுதியைச் சேர்ந்த கஞ்சன் கொல்லையில் இருந்து வல்லம்படுகை வரை கொள்ளிடம் வடக்கு கரையில் சுமார் 40 கிராமங்கள் இருக்கின்றன. இந்த 40 கிராமங்களில் சுமார் ஒரு லட்சம் ஜன தொகை மக்கள் வாழ்கின்றனர். இவர்கட்கு போக்குவரத்து வசதி இன்றி மிகவும் அவதிப்படுகிறார்கள். கொள்ளிடம் வடக்கு கரையில் மழைக்காலங்களில் நடமாட முடியாதநிலை நீண்ட நெடுங்காலமாக இருந்து வருகிறது. எனவே, கொள்ளிடத்தின் வடக்குக் கரையில் நல்ல போக்குவரத்து வசதிக்காக அங்கே தார் சாலை போட்டுத் தரும்படி இந்த அரசைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, குமராட்சியில் இருந்து வரும் புளியங்குடி நெடுஞ்சாலை மிகவும் பழுதடைந்து, தற்போது போக்குவரத்துப் பாதிக்கப்பட்டுள்ளது. இதனையும் நல்ல தார்ச்சாலையாக மாற்றித் தர வேண்டி நான் இந்த அரசைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. ஏ. ராமலிங்கம்]

[1978 மார்ச் 20]

காட்டுமன்னார்கோயில் ஒன்றியத்தைச் சேர்ந்த, குணவாசல் சாலையில் வெள்ள மதகு என்ற மதகும், தொண்டமானத்தில் உள்ள மதகும் சுமார் 10 ஆண்டுகளாக பழுதடைந்து இருப்பதால், அந்தப் பகுதியில் வாகன வசதிகள் செல்ல முடியாமல் இருப்பதால், அந்த மதகுகளையும் பழுது பார்த்துத் தரும்படி நான் இந்த அரசைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

காட்டுமன்னார்கோயில் ஒன்றியத்தில் கடந்த 1972 ஆம் ஆண்டு காவேரித் திட்டத்தின் கீழ் ஓமாம்புலியூர் சாலையில் இருந்து முட்டம்வரையும், புவனகிரி ஒன்றியத்தைச் சேர்ந்த கரமேட்டில் இருந்து மருதூர் வரை தார் சாலை போடப்பட்டு சுமார் 6 ஆண்டுகளாக அரசு பராமரிப்பு இன்றி நல்ல முறையில் போடப்பட்ட சாலை பழுதடைவதால் அந்தச் சாலையையும் அரசு பராமரிக்கத் தக்க நடவடிக்கை எடுக்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சிதம்பரத்தில் இருந்து காட்டுமன்னார்கோயில் செல்லும் சாலையும், சிதம்பரத்தில் இருந்து விருத்தாசலம் செல்லும் சாலையும் கடந்த கால வெள்ளத்தால் மிகவும் பழுதடைந்து இருப்பதால், அரசு இதனையும் பழுது பார்த்துத் தரும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சிதம்பரத்தில் இருந்து ஓரத்தூர் வழியாக சேத்தியாத்தோப்பு செல்லும் சாலையில் வெள்ளாற்று வெள்ளம் சாலையின் ஓரத்தை சுமார் 1 கிலோமீட்டர் தூரம் அரித்து மிகவும் ஆபத்தான நிலைமையில் உள்ளதால், பஸ் போக்குவரத்து போக முடியாத நிலை உள்ளது. எனவே, அந்த இடத்திற்கும் ஒரு தடுப்புச் சுவர் வுமைத்துத் தரும்படி இந்த அரசை நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தென் ஆற்காடு மாவட்டம், மருதூர்-புதுவராயன்பேட்டை சாலை ஏற்கனவே பஸ் போக்குவரத்துச் சாலையாக இருந்தது, அதுவும் மிகவும் பழுதடைந்துள்ளது. எனவே, அந்த பஸ் போக்குவரத்துச் சாலையையும் உடன் பழுதுபார்த்துத் தார்ச் சாலையாக மாற்றித் தரும்படி இந்த அரசை நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக, சிதம்பரம் வட்டத்தில் உள்ள சாலைகள் அனைத்தும் கடந்த வெள்ளத்தால் மிகவும் சேதம் அடைந்திருப்பதால், அத்தனை சாலைகளையும் நல்ல முறையிலே பழுதுபார்த்து தார்ச் சாலைகள் போட்டு மக்களின் குறையினைத் தீர்த்துத் தரும்படி நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அண்ணாமலை நகருக்கும்-சிதம்பரம் நகருக்கும் இடையே அடிக்கடி போக்குவரத்து தடைப்படுவதால், அங்கே ஒரு ரயில்வே மேம்பாலம் கட்டித் தரவேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1978 மார்ச் 20]

[திரு. ஏ. ராமலிங்கம்]

தஞ்சை மாவட்டத்தையும், தென் ஆற்காடு மாவட்டத்தையும் இணைக்கும் வகையில் மணல் மேட்டில் இருந்து முட்டம் கொள்ளிடத்தில் ஒரு பாலம் இணைக்கும் திட்டம் நீண்ட நெடுங்காலமாக இருந்து, அது தடைப்பட்டுக் கொண்டு வருகிறது. அதையும் இந்த அரசு உடனடியாக மேற்கொண்டு, அங்கே ஒரு இணைப்புப் பாலம் கட்ட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு விடை பெறுகிறேன். வணக்கம்.

* திரு. கோ. ரகோத்தமன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த சாலைப் போக்குவரத்து, கிராமப் போக்குவரத்துத் துறை பற்றிய மானிய விவாதத்தின்போது பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்த தலைவர் அவர்களுக்கு முதற்கண் என் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நம்முடைய எதிர்க் கட்சி உறுப்பினர் நண்பர் ஆறுமுகம் அவர்கள் பேசும்போது, இந்தத் துறையிலே உள்ள அமைச்சர் மிகவும் இளைஞராகவும், எப்போதும் புன்சிரிப்புடன் அவர்களை அணுகும்போது காரியங்களைச் செய்கிறார்கள். அப்படிச் செய்யக் கூடிய திறமை உள்ளவர்கள் என்று கூறுகிறார்கள். உண்மையிலேயே நான் அவர்களைப் பாராட்டுகிறேன்.

மேலும் அவருடைய துறையைச் சேர்ந்த போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைத் துறையினர் கடந்த பெரு வெள்ளத்தாலும், புயலாலும் பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு நல்ல சாலையை உடனுக்குடன் அமைத்து நிவாரணப் பணியில் ஈடுபட்ட அதிகாரிகளுக்கும், அமைச்சர் அவர்களுக்கும் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியாகிய முகையூர் தொகுதியில் திருக்கோயிலூரிலிருந்து புத்தூர் செல்லக்கூடிய மினி பஸ் திட்டத்தை விரிவுபடுத்தி பரனூர், மேலகுண்டூர், கீழ்கொண்டூர், வீர சோழபுரம், ஆயந்தூர், மாம்பழப்பட்டு, கல்பட்டு வரை நீட்டித்தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திருக்கோயிலூரிலிருந்து மூங்கில்துறைப்பட்டுக்கு ஒரு மினி பஸ் விடவும் அரசு முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திருக்கோயிலூரிலிருந்து தேவனூர், ஆதிச்சனூர், நாயனூர், வீரப்பாண்டி, ஒட்டம்பட்டு, அரணுபுரம், வீரங்கிபுரம், கண்டாச்சிபுரம், நல்லாபாளையம், கடையம், கருவாட்சி, சி. என். பாளையம், பணமலை, அனந்தபுரம் வழியாக பேருந்தை விட அரசு முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. கோ. ரகோத்துமன்]

[1978 மார்ச் 20]

என்னுடைய தொகுதியாகிய முகையூர் தொகுதி பின்தங்கிய பகுதி: பின்தங்கிய கிராமங்கள் நிறைந்த ஒன்றாகும். அந்தக் கிராமப் புற மக்கள் நகரத்திற்குச் சென்று வரும் வகையில் வாழ்க்கையை நடத்தும் வகையில் எல்விசத்திரம், கல்பட்டு, மாம்பழப்பட்டு, மல்லிகைப்பட்டு, அரியலூர். அத்தியூர் திருக்கை, பணமலை, அனந்தபுரம் வழியாக பேருந்து வசதி செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திருக்கோயிலூரிலிருந்து அத்திப்பாக்கம், கொழுந்தரம்பட்டு, சுரயப்பட்டு, மணலூர் பேட்டை, மேலந்தம், மூங்கில்துறைப் பட்டு, வழியாக பேருந்து விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அனந்தபுரம், அடங்குணம் கொசப்பாளையம், பணமலை வழியாக விழுப்புரத்திற்கு ஒரு பேருந்து விட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பெரியார் பஸ் போக்குவரத்து மூலமாக திருவண்ணாமலை யிலிருந்து மணலூர் பேட்டை வரை சென்று கொண்டிருந்த பேருந்து 1978-ஆம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் 10-ம் தேதியிலிருந்து நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அது குறித்து மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களிடம் கோரிக்கை தெரிவித்துள்ளேன். பெரியார் பஸ் போக்குவரத்து திருவண்ணாமலை—மணலூர் பேட்டை டவுன் பஸ்ஸை மீண்டும் விடுவதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டு மென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மூங்கில்துறைப்பட்டு, ஆலைக் கரும்பு செஸ் நிதியின் கீழ் ஏழு லட்சம் ரூபாய் செலவில் ரோடு போடப்பட்டுள்ளது, பாலம் குறுக்கே உள்ள இடைப்பட்ட சோனைநதி, அது இன்னும் நிறைவேற்றப்படாமல் இருக்கிறது. சோனை நதியில் அந்தப் பாலத்தைக் கட்டி முடித்தால்தான் அந்தத் திட்டம் முழுமையாகப் பயன் அடையும், இல்லையேல் அரசு செலவு செய்த தொகை வீணாகும்.

நமக்கெல்லாம் உதவும் வகையில், நம்முடைய செய்தியை நாடு முழுவதும் பரப்பும் வகையில் செய்தி நிருபர்களாக ஆங்காங்கே இருந்து செய்தியை சேகரித்து பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிற நிருபர்கள் தமிழகம் முழுவதும் செல்லக்கூடிய வகையில் அவர்களுக்கு பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய பாஸ் அளிக்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஊராட்சி ஒன்றியங்களுக்கு அதிகப்படியான நிதியை ஒதுக்கினால் தான் கிராமப் புற மக்கள் நல்ல பலன் அடைய முடியும்.

1978 மார்ச் 20]

[திரு. கோ. ரகோத்தமன்]

அடுத்து வரும் நிதியாண்டில் போக்குவரத்துத் துறைக்கு அதிக நிதியை ஒதுக்கி சிறு பாலங்கள் போன்றவற்றை உடனடியாக அமைத்துத் தரவேண்டும். அப்போதுதான் மினி பஸ்திட்டத்தை விரிவுபடுத்த வசதியாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் உள்ள பொறியாளர்கள் திட்ட மதிப்பீடு செய்து அனுமதிப்பது 3,000 ரூபாய் என்று இருப்பதை 5,000 ரூபாய் என்றும், உதவிப் பொறியாளர் மதிப்பீடு அனுமதிப்பது 10,000 ரூபாய் என்று இருப்பதை 15,000 ரூபாய் என்று உயர்த்தியும் அந்தத் திட்டம் அமல்படுத்தப்படவில்லை. இதனால் உடனுக்குடன் திட்ட வேலைகள் நடைபெறுவது தாமதப்படுகிறது. மேலும் விரைவுபடுத்தி அரசு அந்தத் திட்டத்தைச் செயல்படுத்த முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். (மணி அடிக்கப்பட்டது)

இந்த நேரத்திலே எனக்குப் பேச வாய்ப்பளித்தமைக்கு தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி தெரிவித்து முடித்துக் கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12-20)

திரு. ஆனார் ஜகதீசன் : மதிப்பிற்கும் மரியாதைக்கும் உரிய மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, நெடுஞ்சாலை மற்றும் கிராமப் பணித் துறை, சாலை போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து ஆகிய துறைகளுக்கான மானியக் கோரிக்கைகள் மீது என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

நெடுஞ்சாலை—கிராமப் பணித் துறையைப் பொறுத்தமட்டில் பொறுப்பேற்றிருக்கும் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் எந்த அளவிற்கு சுறுசுறுப்பாகவும், வேகமாகவும், அதே சமயத்தில் திறமையாகவும் செயல்பட்டு வருகிறாரோ அதேபோல் அவருக்கு ஈடு கொடுக்கும் விதத்தில் அத்துறையைச் சார்ந்த தலைமைப் பொறியாளர் முதல் கீழ்நிலை சிப்பந்திகள் வரையில் சிறப்பாகப் பணியாற்றி வருவதை மனப்பூர்வமாகப் பாராட்டுகிறேன்.

வெள்ள நிவாரணப் பணிக்காக, தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், மாநில அரசுச் சாலைகள் ஊராட்சி ஒன்றியச் சாலைகள், சிறுபாசன ஏரிகள், பள்ளிகள் ஆகியவற்றின் சீரமைப்பிற்காக இந்த அரசு 30 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கியிருப்பதை நான் மனப்பூர்வமாக வரவேற்கிறேன். இதிலே இந்த ஆண்டு மார்ச் மாத இறுதிக்குள்ளாக ஏறக்குறைய 11 கோடி ரூபாய் செலவிட வேண்டுமென்று உத்தேசித்திருப்பதையும் பாராட்டுகிறேன்.

வெள்ளப் பணிகள் மார்ச் மாதம் 31-ஆம் தேதிக்குள் செய்து முடிக்கப்பட வேண்டுமென்கிற குறியீடு தேவைதான். என்றாலும் கூட வேலை, தரம் உள்ளதாகவும், சிறப்பாகவும், ஒழுங்கினம் இன்றியும் செய்யப்பட வேண்டுமானால் சிறிது காலந் தாழ்ந்தாலும்

[திரு. ஆனூர் ஜகதீசன்]

[1978 மார்ச் 20]

நாம் கவலைப்பட வேண்டிய அவசியமில்லை. ஆனால் முன்பெல்லாம் மதிப்பீடு தயார் செய்யப்பட்டு ஒர்க் ஆர்டர் கொடுக்கப்பட்ட ஓரிரு நாட்களிலேயே வேலை பூர்த்தி செய்யப்பட்டு விட்டதாக மெஷர்மென்ட் புத்தகத்திற்குள் நிரப்பப்பட்டு காசோலைகள் பறந்து கொண்டிருக்கும். ஆனால் இந்த ஆட்சியில் அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலை முற்றிலும் மாறிவிட்டிருப்பது அனைவருக்கும் மிக நன்றாகத் தெரியும்.

முன்பெல்லாம் ஒப்பந்தக்காரர்கள் ஒருவரோடு ஒருவர் போட்டி யிட்டுக்கொண்டு 30 சதவீதம் 35 சதவீதம் மதிப்பீட்டுக்குக் குறைவாக வேலைகள் எடுக்கப்பட்டு, ஒழுங்காக வேலை செய்ய முடியாமல் ஊழலும் வஞ்சமும் தலைநிரித்தாடிய நிலை மாறி சம்பந்தப்பட்ட கிராமங்களில் உள்ள மக்களுக்கும், பட்டம் பெற்ற இளைஞர்களும் சிறப்பாக, சீராக வேலை செய்யும் முறையில் இந்த அரசு மாற்றம் செய்திருப்பதை வரவேற்காமல் இருக்க முடியாது.

இங்கே சாலை வேலைகளையும், ஏரி வேலைகளையும், கட்டிட வேலைகளையும் முழுக்க முழுக்க நம்பியிருக்கின்ற, அதையே நடத்தி வருகின்ற பின் தங்கிய வகுப்பைச் சேர்ந்த ஓட்டர் சாதியினருக்கு இத்துறையிலே முன்னுரிமை வழங்கப்பட்டு வேலைகள் அவர்களுக்கு ஒதுக்கப்பட்ட வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஊராட்சி ஒன்றியச் சாலைகளுக்குப் பரவலாக நிதி ஒதுக்கம் செய்து மேம்பாடு செய்வதற்காக தார்ச்சாலைபோடுவதை நிறுத்தி ஜல்லிக் கற்கள் போட்டு பரவலாகச் சாலை போட வேண்டுமென்று புதிய உத்தரவை வரவேற்கிறேன் என்றாலும் சில முக்கியமான தேவையான ஒன்றியச் சாலைகளுக்காவது தார்ச் சாலையாகப் போடுவதற்கு தனிச் சலுகை தந்திட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சாலைகளுக்கு அண்டையில் உள்ள நிலச் சொந்தக்காரர்கள் நிலத்தை அகலப்படுத்திட சாலையை வெட்டி குறுகலாக்கி விடுகிறார்கள். இதனால் சாலை மிகவும் குறுகி போக்குவரத்து மிகவும் பாதிக்கிறது. இந்த அவல நிலையை மாற்றிட துரிதமான கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று மிகப் பணிவன் போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

புதிதாகக் கிராம சாலைகளைப் போடும்போது அதற்கு மிகக் குந்தகமாய் இருப்பது காட்டிலாக்கா. இவர்களுடைய காரண மற்ற குறுக்கீடுகளால் பல சாலைகளை ஒழுங்காகச் செய்ய முடியாமல் அரைகுறையாக நிறுத்தப்பட்டுள்ளதை நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன்.

1978 மார்ச் 20]

[திரு. ஆனூர் ஜகதீசன்]

அடுத்து, என்னுடைய தொகுதியைப்பற்றிச் சில விவரங்களை மட்டும் சொல்லிவிட்டு முடித்துக்கொள்கிறேன். எடையாத்தூர்—இரும்புலிச்சேரி பகுதியில் ஒரு தீவு பாலாற்றுக்கு இடையில் இருக்கிறது. இந்தத் தீவுக்குப் போக்குவரத்து வசதி கிடையாது. நிறை கர்ப்பிணியாக இருந்தாலும், அந்த மாதர்களை கட்டை வண்டியிலே எடுத்துச் செல்ல முடியாமல் கட்டிலில் போட்டு திருக்கழுக்குன்றத்திற்குக் கொண்டுவந்தாக வேண்டும். எனவே, மக்கள் தொகையினையும், பணச் செலவுகளையும் கணக்கில் எடுத்துப் பார்க்காமல் அங்கேயுள்ள மக்களுடைய நலனைக் கருதி ஒரு தரைப்பாலத்தைக் கட்டிக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சென்ற பாராளுமன்றத் தேர்தலின்பொழுது ஓட்டுப்போடாமல் ஐந்து ஊராட்சிகள் எங்கள் பகுதியில் இருந்தன. குளவாய் குறுக்கே 5 ஊராட்சிகள் — குண்ணவாக்கம், அஞ்சூர், தேதூர், ஈச்சரங்களை, கொல்லைமேடு, தர்காஸ்து, அதுமந்தை ஆகிய கிராம மக்கள் அந்தத் தேர்தலில் ஓட்டளிக்கவில்லை. அவர்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதி இல்லாததால் ஓட்டெடுப்பில் கலந்து கொள்ள மறுத்துவிட்டார்கள். இப்படிப்பட்ட கிராமங்களுக்கு நல்ல சாலை அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கடற்கரையில் உள்ள புதுப்பட்டணம் — ஓய்யாவி குப்பம் சாலைக்கும் நிதி ஒதுக்கம் வேண்டும்.

அகஸ்தீஸ்வரமங்கலம்—ஆனூர் சாலையை மேம்பாடு செய்யும் படியாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். நரும்பூர் — நடுவக்கரை இடையில் உள்ள தரைப் பாலத்தை மேம்பாலமாக ஆக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். திருப்போரூர் கூட்டுச் சாலையிலிருந்து சிங்கபெருமாள்கோவில் சாலையில் இணையும் 6 கிலோ மீட்டர் சாலையை மேம்பாடு செய்ய வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். கரும்பு அபிவிருத்தி சாலை வல்சபுரம்—நெரும்பூர் சாலை—8 கிலோ மீட்டர் தூரமுள்ள அந்தச் சாலையை மேம்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில், நம்முடைய மாமன்றத்தினுடைய தலைவரவர்கள் சட்டமன்றத்திலே, எதிர்க் கட்சியிலே இருந்தபொழுது கூறிய ஒரு கருத்தை, மீண்டும் இங்கே நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன். இந்தப் பேருந்துகளிலே—ஒவ்வொரு பேருந்திலும், லாரிகளில் கொண்டு செல்வதைப் போல், தேங்காய், மரங்கள், பெரிய மூட்டைகள், பிலிம் சுருள் பெட்டிகள் பால்கேன்கள், ஆகிய சாமான்களை ஏற்றிச் செல்வதால், அவை அதிக அளவில் பழுதுபடுகின்றன. ஆகவே, அப்படிப்பட்ட அளவில் இல்லாமல், லாரிகளில் ஏற்றிச் செல்வதைப் போல் இல்லாமல், கட்டுப்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. ஆனூர் ஜகதீசன்]

[1978 மார்ச் 20]

பேருந்துகள் பழுதுபட்டால் இடையிலுள்ள டெப்போக்களில் பழுது பார்க்கப்படுகின்றன. சில பகுதிகளில் டெப்போக்களுக்கு வெளியிலே நல்ல வெயில் காலத்திலேகூட, எவ்வித வசதியும் இல்லாத இடத்தில் பயணிகளை இறக்கிவிட்டு, காக்க வைக்கின்ற நிலையை மாற்றவேண்டும்.

அதே போல், பி.டி.சிக்கும், பி.இ. சிக்கும் இருக்கிற வேறு பாட்டை மாற்ற வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மதுராந்தகத்திற்கும், மாமல்லபுரத்திற்கும் திருக்கழுன்றம் வழியாக முன்னால் சென்று கொண்டிருந்த பேருந்துகள் இப்பொழுது நிறுத்தப்பட்டிருக்கின்றன. அவற்றை மீண்டும் விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில், குறிப்பாக, சென்னை, வந்து போகும் தனியார் பேருந்துகள் இன்னமும் நிறுத்தப்படாமல் போய்க்கொண்டிருக்கின்றன. இதற்கு, முழுக்க, முழுக்க மேலதிகாரிகளை காரணமாக இருக்கிறார்கள். இது தொடர்பான வழக்குகள், விரைவாகத் தீர்க்கப்பட முடியாத அளவில் குந்தகம் ஏற்படுத்தி, அதன் மூலமாக, அந்தப் பேருந்துகள் சுலபமாகச் செல்ல வழி செய்யப்படுகிறது. ஆகவே, இதில் அமைச்சரவர்கள் உடனடியாகத் தலையிட்டு, வழக்குகளை விரைவாக முடிக்க ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அப்பொழுதுதான் நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட வழித்தடங்களிலே அரசுப் பேருந்துகள் செல்ல உதவியாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொண்டு விடை பெறுகிறேன், வணக்கம்.

திரு. டி. பி. எம். பெரியசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, தமிழக அரசின் சாலைப் போக்குவரத்து, சாலைப் பராமரிப்பு போன்றவற்றின் மானியக் கோரிக்கைகளின்மீது இந்திய தேசிய பார்வார்ட் பிளாக் கட்சியின் சார்பாக எனது கருத்துக்களைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

போக்குவரத்துக்களை அரசுடைமையாக்க வேண்டுமென்பதை 1948-ஆம் ஆண்டு மாநில அரசு கொள்கை அளவிலே ஏற்றுக் கொண்டிருந்தாலும், அதை பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் 1967-ம் ஆண்டு திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்றவுடன்தான் அதற்கு முழு வடிவம் கொடுத்து நிறைவேற்ற முன் வந்தார்கள் என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1967-ம் ஆண்டு அமுல்படுத்திய நேரத்தில், 75 மைல்களும் அதற்குமேலுமுள்ள வழித்தடங்களில் எங்கெங்கு பேருந்துகள் ஓடினவோ, அந்த வழித்தடங்களை நாட்டுடமையாக்கி ஒரு வழி

1978 மார்ச் 20] [திரு. டி. பி. எம். பெரியசாமி]

காட்டினார்கள். 1971-ல், பெரியபஸ் கம்பெனிகள் நாட்டுடைமையாக்கப்படுமென்ற நல்ல திட்டம் நாட்டு மக்களுக்கு அறிவிக்கப் பட்டது.

அந்த நல்ல திட்டங்கள் எந்த அளவுக்குச் செயல்பட்டன. அந்தத் திட்டங்கள் மூலமாகப் பொதுமக்கள் எந்த அளவுக்குப் பயன்பட்டார்கள் என்பதைப் பார்க்கும்போது, இந்த நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட தேசியமயமாக்கப்பட்ட பஸ் போக்குவரத்துக்கள் எவ்வளவு சீர்கேடு அடைந்திருக்கின்றன என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட ஆசைப்படுகிறேன். ஏனென்றால், தேச உடைமை அல்லது நாட்டுடைமை என்று வருகின்றபொழுது பொதுமக்களின் நன்மையைக் கருத்தில் கொண்டுதான் தேசஉடைமை அல்லது நாட்டுடைமை என்றவாதம் இதுபோன்ற மாமன்றங்களில் எடுத்து வைக்கப்படுகின்றது.

ஆனால், நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட தேச உடைமையாக்கப்பட்ட இலாக்காக்கள் அல்லது தொழில்கள் எந்த அளவிற்குப் பொதுமக்களின் நன்மையைப் பாராது, அந்தப் பொதுமக்களின் நன்மையைப் புறக்கணித்து அங்கங்கு போராட்டங்களும் நடத்தி, கோரிக்கைகளை வலியுறுத்துகின்றார்கள் என்பதைப் பார்க்கும்போது, அதுபோன்ற நாட்டுடைமை தேச உடைமை என்ற உன்னதமான கோட்பாடுகள் கேலிக்கூத்தாகின்ற காட்சியை நாம் பார்க்கின்றோம்.

(பிற்பகல் 12-30.)

சமீபத்தில் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் போன்ற கழகங்களின் கோரிக்கைகளையும் அதைத் தொடர்ந்து நடந்த போராட்டங்களிலும் நாம் பார்த்தோம். எந்த அளவுக்கு பொதுமக்களின் மீது இந்தத் தொழிலாளர்கள் அன்பும் பாசமும் வைத்திருந்தார்கள் என்பதை பார்க்கிறபோது வேதனைக்குரிய விஷயமாக இருக்கிறது.

சட்டமன்றக்கூட்டம் நடைபெறுகிறது. வெளியே பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஸ்டிரைக் நடத்துகிறது. இன்னும் பலர் ஸ்டிரைக் செய்கிற நேரத்தில் எவ்விதமான பாதுகாப்பும் இல்லாத அளவுக்கு பொதுமக்கள் துன்புறுத்தப்படுகிறார்கள் என்ற எண்ணமே இல்லாது ஸ்டிரைக்கிலே ஈடுபடுகிறபோது, அவர்கள் வைக்கிற கோரிக்கைகள் நியாயம்தானா என்பதை பேசுவதற்குத் தயாராக இருக்கிற நேரத்தில்கூட, ஸ்டிரைக்கிலே இறங்குவதை நாம் பார்க்கிறோம்.

அவர்களுடைய கோரிக்கைகள் நியாயமானவை என்பதை சட்டமன்றத்தில் உள்ள அனைத்துக் கட்சிப் பரதிநிதிகளும் வலியுறுத்துகிற நேரத்திலேகூட போராட்டங்கள் நடத்துகிற

[திரு. டி. பி. எம். பெரியசாமி]

[1978 மார்ச் 2]

சாட்சிகளை நாம் பார்க்கிறோம். அவர்களுக்கும் பின்னால் ஏதாவது ஒரு சக்தி இயங்குகிறதா என்பதை ஆராய வேண்டியிருக்கிறது. போராட்டத்தில் ஈடுபடுகிற தோழர்களின் உணர்வுகளை நாம் மதிக்கிறோம். அவர்களுக்கு வேண்டிய வாய்ப்புகளை வசதிகளை செய்து தரவேண்டும் என்று இந்திய தேசிய பார்வாண்டு பிளாக்கின் சார்பாகத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அந்த உரிமையை, உணர்வை பெறுவதற்காக நாங்கள்தான் தகுதியானவர்கள் என்று மறைமுகமாக வேலை நிறுத்தம் செய்யத் துண்டிவிடும் சக்திகள் யார் என்பதை இந்த நாட்டு மக்களுக்கு அறிமுகப்படுத்த வேண்டிய பொறுப்பு இந்த அரசுக்கு இருக்கிறது. பொதுமக்கள் எந்த அளவுக்குப் பாதிக்கப்படுகிறார்கள் என்பதை அரசு உணர்ந்து இனிமேல் தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை அமல் படுத்துகின்ற நிலையினைச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். தொழிலாளர்களுடைய நலனை மட்டுமல்லாது, பொதுமக்களின் உரிமைகளும் நலன்களும் காப்பாற்றப்பட வேண்டும் என்பதை கவனத்தில் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டிய அவசியத்திற்கு உள்ளாக்கப்பட்டிருக்கிறோம்.

ஆகவே, தேசியமயமாக்கப்பட்ட கொள்கைகளில் 1971 ஆம் ஆண்டில் 10 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருக்கின்றவர்களுக்கு மேலும் உரிமம் வழங்கத் தடை விதிக்கப்பட்டிருந்தது. அப்படி 10 பேருந்துகள் வைத்திருப்பவர்கள் எவ்வளவு பேர்களிடம், தனியார்களிடமும் வங்கிகளிலும் கடன் பெற்றிருப்பார்கள் என்பதைப் பார்த்து அவர்கள் வறுமையை அகற்றுகிற வகையில், அவர்கள் மேலும் உரிமம் கேட்டால் புதிய உரிமங்கள் கொடுப்பது எந்தவிதமான சிக்கலையும் உண்டாக்காது. அதே நேரத்தில் படித்த இளைஞர்களுக்கு, பொறியியல் படித்த இளைஞர்கள் உரிமம் கேட்டால் அவர்களுக்கு முதல் சலுகை கொடுத்து அதை அரசின் கவனத்தில் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதோடு இந்த அறிக்கையில் முக்கியமான ஒன்று, அரசு ஊழியர்களுக்கு மற்ற துறையில் கொடுப்பது போல போக்கு வரத்துத் துறையில் பணியாற்றுகிற தோழர்களுக்கும் தொழிலாளர்களுக்கும் வைத்திய வசதி அரசு ஆஸ்பத்திரிகளில் கொடுக்கப்படும் என்பதை நான் மனப்பூர்வமாக வரவேற்கிறேன். அரசு ஊழியர்களுக்குக் கிடைக்கிற வைத்திய வசதியைப் போல அந்த தொழிலாளர்களுக்கு மட்டும் கொடுக்காமல் அவர்களுடைய குடும்பத்தினருக்கும் இந்த வைத்திய வசதியைக் கொடுப்பதற்கு ஆவன செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் பேச வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன்.

திரு. இ. கணேசன் : தலைவரவர்களே, நெடுஞ்சாலைத்துறை, போக்குவரத்துத் துறை ஆகிய துறைகளுக்கான கோரிக்கைகளை ஆதரித்துப் பேசுவதற்கான வாய்ப்புக் கிடைத்ததற்காக நான் நன்றி தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

1978 மார்ச் 20]

[திரு. இ. கணேசன்]

புரட்சித் தலைவரது ஆட்சியில் இந்தத்துறை சிறந்த முறையில் பொதுமக்கள் சேவை செய்வது வருகிறது என்பதை அனைவரும் ஒத்துக்கொள்வார்கள் என்பதில் எனக்கு எந்தவிதமான ஐயமும் இல்லை.

“இதனை இதனால் இவன் முடிப்பன் என்றாய்ந்து
அதனை அவன்கண் விடல்”

என்றார் பெருந்தகை வள்ளுவர். அதற்கேற்ப பொன்மனச் செம்மல் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் எங்கள் மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த எங்களது அன்பிற்குரிய நண்பரை அமைச்சராக்கி போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பினை வழங்கியுள்ளார்கள். புரட்சித் தலைவரது நம்பிக்கை சிறக்கும் வகையில் கடந்த 9 மாதங்களாக போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் துறையை மிகவும் திறமையாகவும் சிறப்பாகவும் நடத்தி வருகிறார்கள் என்பது நாடறிந்த உண்மையாகும்.

இந்த ஆட்சிக்குக் கெட்ட பெயரை ஏற்படுத்த வேண்டும், குந்தகம் விளைவிக்க வேண்டும் என்ற எண்ணத்தில் எதிர்க்கட்சிகளைச் சார்ந்த தொழிற்சங்கங்கள் போக்குவரத்துத் துறையில் ஒரு வேலைநிறுத்தத்தை உருவாக்கியதை அதற்குள் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் மறந்திருக்க மாட்டார்கள் என்று கருதுகிறேன். அந்த வேலைநிறுத்தத்தின் போதும், அதற்கு முன்னரும் நமது போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் இரவு பகல் பாராது உண்ணாமல், உறங்காமல், கொண்ட கடமையே பெரிதென உழைத்து அந்தச் சட்ட விரோதமான முறையற்ற வேலை நிறுத்தத்தை முறியடித்து, பொதுமக்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதிகள் குறையாமல் பார்த்துக் கொண்டதற்காக அவரை எவ்வளவு பாராட்டினாலும் தரும். போக்குவரத்துத்துறையும், பேருந்துப் போக்குவரத்தும், பொதுமக்களுக்கு சேவை செய்திட வேண்டிய அமைப்புகள் என்ற உணர்வுகளைத் தொழிலாளர்கள் மறந்தாலும், இந்த அரசு அந்தச் சேவையில் எவ்வளவு குறுக்கீடுகள் குந்தகங்கள் ஏற்பட்டாலும், தளராது, தயங்காது பொதுமக்களுக்கு உழைக்க வேண்டும் என்ற நல்ல கொள்கையினை நிரூபித்து, நாட்டு மக்கள் இடத்தில் நல்லதொரு பெயரை நமது போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் பெற்று இருக்கிறார்கள். அதற்காக அவரை நாம் பாராட்டக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறோம்.

சாலைப் போக்குவரத்தில் நமது அமைச்சர் அவர்கள் செய்து வரும் பணிகளை யாரும் குறைத்து மதிப்பிட முடியாது. அண்மையில் தமிழகத்தில் வீசிய புயலாலும், வெள்ளத்தாலும், தமிழகத்தின் சாலைகள் பல மாவட்டங்களில் மிகுந்த சேதத்திற்கு ஆளானது என்பதையும், பாலங்கள் பழுதடைந்து போக்குவரத்து பெருமளவில் பாதிக்கப்பட்டது என்பதையும் இந்த நாட்டு மக்கள் நன்கு அறிவர். பழுதடைந்த பாலங்களும், சேதமடைந்த சாலைகளும் எவ்வளவு விரைவில் சீர்படுத்தப்பட்டு, மீண்டும் போக்கு

[திரு. இ. கணேசன்]

[1978 மார்ச் 20]

வரத்து நல்ல முறையில் இருந்திடும் வகையில் செம்மைப்படுத்தப் பட்டன என்பதை எண்ணிப் பார்த்து, இந்த நாட்டு மக்கள் நம்முடைய மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களைப் பெரிதும் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறார்கள். அவர்களோடு உழைத்த அதிகாரிகளுக்கும் நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறார்கள் என்பதையும் நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

நெடுஞ்சாலைத் துறையும், போக்குவரத்துத் துறையும் ஒரே அமைச்சரது பொறுப்பில் கொண்டு வந்து சாலைகள், சாலைப் போக்குவரத்து என இரண்டையும் இணைத்திருப்பது மிகவும் பாராட்டப்பட வேண்டிய செயலாகும். சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சாலை போட வேண்டும், பேருந்துகள் விட வேண்டும் என்று கோரும் கோரிக்கைகளை ஒன்றாகக் கவனித்து செயல்பட மிகவும் வசதியாக இருக்கும் என்று கூறிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அத்துடன், என்னுடைய தொகுதியில் ஒரு சில காரியங்களை மிக முக்கியமாக உடனடியாகச் செய்ய வேண்டும் என்பதைச் சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். இடைப்பாடி தொகுதியைச் சார்ந்த மகுடஞ்சாவடி ஒன்றியத்திலுள்ள எளம்பிள்ளை-கடையாம்பட்டி ரோட்டில் கி.மீ. 2.40-ல் குறுக்கிடும் சித்தர்கோயில் ஓடையில் ஒரு பாலம் கட்ட வேண்டியது மிகமிக அவசியமாக உள்ளது. இந்த ஓடையில் அடிக்கடி வெள்ளப் பெருக்கு ஏற்படுவதால் அந்தச் சுற்றுவட்டாரப் பகுதி மக்கள் போக்குவரத்து மிகவும் பாதிக்கிறது. அந்த இடத்தில் பாலம் கட்டப் படாமல் நீண்ட காலமாக இருந்து வருகிறது. ஆகவே, இந்த இடத்தில் பாலத்தை உடனடியாகக் கட்டி, அந்தப் பாலத்தில் முறையாக நடந்து செல்ல விவசாயிகள், கைத்தறி நெசவாளர்கள் கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டிருப்பதைத் தவிர்க்க வேண்டும். ஆகவே, அந்தப் பாலத்தை உடனடியாகக் கட்டிக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அத்துடன், சின்னம்பட்டியிலிருந்து அக்கரைப்பட்டிக்கு ஒரு பாலத்தை உடனடியாகக் கட்டி முடிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அந்தப் பாலத்தை உடனடியாக அமைக்காவிட்டால் பள்ளி மாணவர்கள் கடந்து செல்வதற்கு முடியாமல், குட்டைகளில் நீந்திச் செல்லும் கோரமான காட்சியைத்தான் காண முடியும். அக்கரைப்பட்டியிலிருந்து இறந்து போனவர்களின் பிணங்களைக் கொண்டு வரவேண்டுமென்றால் தெப்பம் கட்டித்தான் இடுகாட்டிற்கு எடுத்துச் செல்ல வேண்டும். ஒரு நாட்டிலே, சுதந்திரம் அடைந்து 30 ஆண்டுகாலம் ஆகியும் இந்த நிலை என்றால்.....(மணியடிக்கப்பட்டது).

1978 மார்ச் 20]

(பிற்பகல் 12-40.)

திரு. ரா. பெரியசாமி : பேரவைத் தலைவரவர்களே, ரோடுகளும் பாலங்களும், போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து மானியங்களின்மீது இந்திய தேசிய இந்திரா காந்தி காங்கிரஸ் சார்பில் என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

முதன் முதலாக “ ரூரல் ரோட்ஸ் ”—கிராம ரோடுகள், இணைப்புச் சாலைகள் என்று இருக்கிறது. இந்த ரூரல் ரோடுகளை எல்லோரும் ஊழல் ரோடுகள் என்று பரவலாகப் பேசிக் கொள்கிறார்கள். நானும் அந்தக் கருத்தை ஏற்றுக் கொள்கிறேன். ஏனென்றால் இதற்கு முன்னால் இருந்த அரசு காலத்தில் 3, 4 வருஷமாக வறட்சி என்று அறிவிக்கப்பட்ட பகுதிகளை எல்லாம் நிவாரணப் பணிகளின்கீழ் கொண்டுவந்தார்கள். அப்படிப்பட்ட வறட்சிப் பகுதிகளில் என்னுடைய தொகுதியும் ஒன்று. என்னுடைய தொகுதியில் அப்போது செய்த வேலைகள் எல்லாம் பாதியிலே நிறுத்தப்பட்டிருக்கின்றன. அமைச்சரவர்கள் வேண்டுமானாலும் அதைப் பார்க்கலாம். அதை நேரிலே வந்து காட்ட வேண்டுமென்றாலும் நான் தயாராக இருக்கிறேன்.

ஒரு ரோடு கூடச் சரியாக இல்லை. விகம்பல் சமுத்திரம் பகுதியில் ஐயாற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டப்பட்டது. பாலம் கட்டி சுமார் இரண்டு வருஷம்தான் இருக்கும். புயல்-வெள்ளம் வந்தபோது அந்தப் பாலம் பழுதடைந்துவிட்டது. பாலத்தின் மேல் பகுதி பழுதடைந்தால் ஒருவேளை வெள்ளம் மோதியதாலும், பெருவெள்ளத்தில் அடித்துவரப்பட்ட மரங்கள் மோதி, தடுத்ததாலும் பழுதடைந்திருக்கும் என்று எண்ணிக் கொள்ளலாம். ஆனால் நிலைமை அப்படியல்ல. பாலத்தின் கீழே ஒரு பகுதி அப்படியே இறங்கிவிட்டது. அஸ்திவாரத்தில் அதற்குச் சரியான முறையில் காங்கிரீட் போட்டிருந்தால் பாலம் உடைந்து போகாது; கீழே இறங்கியிருக்காது; இப்படி நெகிழ்ந்து இருக்காது; அதைப் பார்க்கும்போது வறட்சிப் பணியின்கீழ் செய்யப்பட்ட வேலைகள் எல்லாம், ரோடுகளும் பாலங்களும் அப்படித்தான் இருக்குமோ என்று எண்ண வேண்டியிருக்கிறது.

ரூரல் ரோட்ஸ் போடும்போது, முதலில் டெண்டர் வீடும் போது சம்பந்தப்பட்டவர்களுக்கு குறிப்பிட்ட ஒரு தொகையைக் கொடுத்துதான் டெண்டர் எடுக்க வேண்டிய நிலை ஏற்பட்டது. அப்படி வரும்போது ஆரம்பத்திலேயே ஊழல் இருக்கிறது. நூற்றுக்கு 20 ரூபாய், 30 ரூபாய் கொடுக்கிறவர்களுக்குத்தான் டெண்டர் கிடைக்கும். அதையெல்லாம் பார்த்துதான் பொதுமக்களே ஊழல் ரோடுகள் என்று சொல்கிறார்கள்; அதை நானும் ஆதரிக்கிறேன்.

[திரு. ரா. பெரியசாமி] [1978 மார்ச் 20]

அந்த ரூரல் ரோட்பஸ் போட்டு 4, 5 வருஷங்கள் இருக்கும். அப்போது அங்கே இருந்த அதிகாரிகள் எல்லாம் முன்பு இருந்ததை விட தற்போது அவர்களுடைய போக்கையும் வசதிகளையும் பார்த்தால் ரொம்ப வசதியோடு இருக்கிறார்கள். குறிப்பாக, திருச்சி நகரில்தான் அப்படிப்பட்ட அதிகாரிகள் பெரிய பெரிய கட்டடங்களைக் கட்டி, அந்தக் கட்டடங்களில் வசித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதைப் பார்க்கும்போது இந்த ரூரல் ஒர்க்ஸ் நமக்குத் தேவையில்லை என்று தோன்றுகிறது.

10 வருஷங்களுக்கு முன்னால் காங்கிரஸ் அரசு இருந்தபோது கட்டிக் கொடுத்த யூனியன் ஆபீஸ், பள்ளிக்கூடம், பாலம் இவைகள் எல்லாம் இன்றும் நல்லமுறையில் சிறப்பாக இருக்கிறது. இன்றைக்குக்கூட அவைகளைக் கட்டப்பாறை கொண்டும் உடைக்கமுடியாத நிலையில் இருக்கின்றன. தனிப்பட்டவர்கள் பூச்சு மண்ணிலும், மண் செங்கலாலும் கட்டிய வீடுகள் கூட 30, 40 வருடங்கள், ஏன் 100 வருடங்கள் ஆனாலும் கூட அழியாமல் பரம்பரை பரம்பரையாக இருந்து வருகின்றன. ஆனால் தற்போது கட்டக்கூடிய வீடுகள் மிகவும் மோசமான நிலையில் காணப்படுகின்றன. யூனியன் ஆபீஸ் பலவற்றை 10, 20 வருஷங்களுக்கு முன்னால் கட்டினவையையும் தற்போது கட்டியவைகளையும் நான் பார்க்கிறேன். ஏனென்றால் நானும் 1958 லிருந்து பஞ்சாயத்துப் போர்டு தலைவராக இருக்கிறேன்.

அதனைச் செய்தால் இந்தக் குறைகளை எல்லாம் எடுத்துச் சொல்ல வாய்ப்பாக இருக்கும். கிராமத்தில் இருக்கக்கூடிய மக்கள் ஆணையரிடத்தில் போய் சொல்லக்கூடிய வாய்ப்பு நேரடியாக இருக்கிறது. ஆகவே அந்தப் பொறுப்பை எங்களிடமே ஒப்படைத்துவிட்டால் நல்லது என்று சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : சீக்கிரம் முடித்து விடுங்கள். தாங்கள் 10 நிமிடம் கூடப் பேசலாம். ஆனால் உங்கள் கட்சியிலே இருந்து இரண்டு பேர்கள் பேச வேண்டும். சீக்கிரம் முடியுங்கள்.

திரு. ரா. பெரியசாமி : அடுத்தபடியாக, சேலம் மாவட்டத்தில் கொல்லிமலையில் மலைவாழ் மக்கள் நிறைய இருக்கிறார்கள். அங்கு யூனியன் அலுவலகம் உண்டு. அந்தக் கொல்லிமலையில் ஒரு பஞ்சாயத்துக்கு ரோடு வசதி செய்து கொடுத்திருக்கிறார்கள். அங்கே பிரசித்தி பெற்ற அறப்பனீஸ்வரர் கோயில் இருக்கிறது. இந்தக்கோயிலுக்கு யாத்ரீதர்கள் லட்சக்கணக்கில் போய்க்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் அங்கே பஸ் வசதி கிடையாது.

அதேபோல செம்மேட்டிலிருந்து அரியாநல்லி என்ற கிராமம் வரைக்கும் ரோடு போடப்பட்டிருக்கிறது. அந்த ரோடு திருச்சி மாவட்டத்திலுள்ள மலையடிவாரத்தை சேர்வதற்கு மைல்

1978 மார்ச் 20] (திரு. ரா. பெரியசாமி)

தொலைவுதான் உள்ளது. அந்த ரோட்டைச் செப்பணிட்டு இன்னும் கொஞ்சம் பெரிது படுத்தினால் மேலே உள்ள மலை வாழ் மக்கள் அங்குள்ள பழவர்க்கங்களை எடுத்துக் கொண்டு கீழே வருவதற்கும் கீழே உள்ள பொருள்களை வாங்கிச் செல்வதற்கும் வசதியாக இருக்கும். திருச்சி மாவட்டத்திற்கு அருகாமையில் அந்த மலைவாழ் மக்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் 400, 500 பேர்கள் அங்கே குடியிருக்கிறார்கள். அவர்கள் மேலே செல்வதற்கும் அந்த மலைக்குப் போவதற்கும் கோயிலுக்குப் போவதற்கும் வசதியாக இருக்கும் என்ற கருத்தினைச் சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

அரிஜன இலாக்காவில் பல தவறுகள் இருக்கின்றன. ஹரிஜன நல இலாக்காவில் கட்டியிருந்த பள்ளிகள், பாலங்கள் சரியான முறையில் கட்டப்படவில்லை. திருச்சி மாவட்டத்தில் உள்ள எங்கள் கிராமத்திற்கு வருவதற்கு 40, 50 மைல் இருக்கிறது. அங்கு சூப்பர்வைஸ் பண்ணை ஒரே ஒரு ஏ.ஈ. தான் இருக்கிறது. அதனால் சரியான முறையில் கண்காணிக்கப்படுவதில்லை. அதனால் காண்ட்ராக்ட் எடுத்தவர்கள் அவர்கள் இஷ்டம்போல் கட்டி முடித்துவிடுகிறார்கள். அந்தக் கட்டிடங்கள் அவ்வளவு உறுதியாக இல்லை. இந்தத் தவறுகள் எல்லாம் இதற்கு முன்னிருந்த அரசாங்கத்திலும் இருந்து வந்தன. தற்போதுள்ள அரசாங்கமாவது நல்ல முறையில் செய்யும் என்ற நம்பிக்கையில் இதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல எங்கள் ஊரிலே என்னுடைய தொகுதியிலே கடந்த மழையினால் ஏற்பட்ட பாதிப்பு மிகவும் அதிகமாகும். அந்த ஊரிலுள்ள அய்யாற்றில் அணை கட்டித்தர (கொல்லிமலை அணைக்கட்டு) வேண்டுமென்பது பொதுமக்களின் நீண்ட நாளை கோரிக்கை. அந்தத் தொகுதியிலே இருந்துவந்த சட்டமன்றத் தொகுதி உறுப்பினர்கள் எல்லோரும் இந்த மன்றத்தில் குரல் எழுப்பிவிட்டார்கள். நானும் குரல் எழுப்பிப் பார்த்தேன். எடுப்டவில்லை. அங்கே புயல் வெள்ளத்தால் அதிக பாதிப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது. அங்கே அணை இல்லாத காரணத்தினால் விவசாய நிலங்கள் தற்போது இரண்டாயிரம் ஏக்கருக்கு மேல் பாழடைந்து விட்டன. அங்கு எந்த வேலையும் செய்வதில்லை.

அந்தப் பகுதியிலே பல ரோடுகள் வெள்ளம் பாய்ந்து மணல் மேடாக இருக்கின்றன. மணல் மேட்டை புல்டோசர் வைத்து அகற்ற வழி செய்ய வேண்டும். உப்பிலியபுர யூனியனைச் சார்ந்த பாலகிருஷ்ணம்பட்டி நகர பஞ்சாயத்துக்கும் என்னதான் சலுகை அளித்திருந்தாலும், மேலும் அந்தப் பஞ்சாயத்துக்கு ரூ. 50 ஆயிரம் கொடுத்தால் தான் வேலை செய்ய முடியும்.....(மணியடிக்கப்பட்டது).

[1978 மார்ச் 20]

(பிற்பகல் 12-50)

திரு. ரா. மார்க்கப்பந்து : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சாலைப் போக்குவரத்து வாகனங்களைத் தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்ற கொள்கையை, தமிழக அரசு ஏற்றுக்கொண்டிருக்கின்ற கொள்கையை, உழைப்பாளர் முன்னேற்றக் கட்சி வரவேற்கிறது. அதற்குரிய காரணங்களைச் சொல்கிறபோது நாட்டுடமையாக்கப்படுவதன் காரணமாக பொதுமக்களுக்கும், தொழிலாளர்களுக்கும் சிறப்பான நன்மைகள் ஏற்பட வழி வகைகள் அதனால் ஏற்படுகிறது. அதன் காரணமாகப் பொருளாதாரம் ஒரு சில தனியாரிடம் குவிவது தடுக்கப்படுகிறது. இந்த முறையில் நாட்டுடமையாக்கப்படுவதை வரவேற்கிறோம்.

அதே நேரத்தில் தனியார்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகிற பஸ்களின் எண்ணிக்கை மூன்று, மூன்று பஸ்கள் என்று இப்போது நிர்ணயித்திருக்கிறார்கள். அது அன்-எக்ஸ்ட்ரமிக்கல் என்று சொல்ல விரும்புகிறேன். காரணம், ஒரு பஸ் நின்றவிடிகிற போது அதற்கு மாறுதல் செய்கிற முறையில் குறைந்த பட்சம் ஒரு ஐந்து பஸ்களாவது ஒரு தனிப்பட்ட ஆப்பரேட்டரிடம் கொடுக்கப்படுமானால்தான் they can run on economical basis என்ற முறையிலும், தனிப்பட்டவர்கள் நஷ்டமடையாத வகையிலும் அந்த எண்ணிக்கையை ஐந்து பஸ்கள் என்று நிர்ணயம் செய்வது சாலச் சிறந்ததாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

குறிப்பாக பஸ் பெர்மிட்கள் வழங்குவதில் ஒன்றை மட்டும் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். அதில், மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் ஆக்டிவ் சில குறிப்புகள் தந்திருக்கிறார்கள். மார்க்ஸ் என்று வைத்திருக்கிறார்கள். அந்த மார்க் அடிப்படையிலே வொர்க்ஷாப் பெஸிலிட்டிஸ் இருக்கிறதா அல்லது மற்ற பெஸிலிட்டிஸ் இருக்கிறதா என்று பார்க்கிறார்கள். அதற்கு மார்க் போடுகிறார்கள். மார்க்குகளை வைத்துத்தான் பஸ் ரூட் தருவது என்ற முறையில் செயல்படுகிறார்கள். ஏற்கனவே அந்தத் தொழிலை நடத்திக் கொண்டிருக்கிறவர்களால்தான் அந்த பஸ் ரூட்களைப் பெற வாய்ப்பிருக்கிறது. ஆகவே ஒரு சர்வே நாம் எடுக்க வேண்டும். தாழ்த்தப்பட்ட மக்களில் முன்னேற்றத்திற்காக, பழங்குடி மக்களின் முன்னேற்றத்திற்காக, பின்தங்கிய மக்களின் முன்னேற்றத்திற்காக பாடுபடுவது என்று this Government has taken a pledge.

நான் ஒன்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்த மூன்று வகைப்பட்ட மக்களுக்காக எவ்வளவு பஸ் ரூட்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்று கணக்கில் எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும். எவ்வளவு மனுக்கள் வந்திருக்கின்றன, அந்த மனுக்கள் ஏன் இடத்துக் கொள்ளப்படவில்லை. ஏன் அவர்களுக்குக் கொடுக்கவில்லை என்பதை கணக்கில் எடுத்துக்கொண்டு இந்த பஸ் ரூட்கள் வழங்குகிறபோது அவர்களுக்கு முன் உரிமை, இந்த மூன்று

1978 மார்ச் 20]

[திரு. ரா. மார்க்கபந்து]

வகைப்பட்ட மக்களுக்கும் முன் உரிமை தருவதன் மூலம் இந்த டௌண்ட்ராடன் என்று சொல்லப்படுகிறவர்களின் முன்னேற்றத்திற்கு வாய்ப்பு வசதி செய்து கொடுத்தவர்களாவோம். ஆகவே, இவர்களுக்கு பஸ் ரூட் கொடுக்கும்போது முன் உரிமை அளிக்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மற்றும் ஒரு மாவட்டத்தை எடுத்துக் கொண்டால் அங்கே பஸ் ரூட்கள் பலயிடங்களில் திறக்கிறார்கள். கலெக்டர் தன் விருப்பப்படி, பலயிடங்களில், தான் நினைத்தயிடங்களில் பஸ் ரூட்கள் திறக்கிறபோது அந்த மாவட்டத்திலுள்ள எம்.எல்.ஏ.யைக் கலந்துகொண்டு அன்சர்வ்ட் ஏரியாஸ் எவை எவை இருக்கின்றன என்று பார்த்து அவற்றின் தேவையைப் பூர்த்தி செய்கிற வகையில் பஸ் ரூட்கள் தருவதற்கு முன் உரிமை தருகிற வகையில் நாம் முயற்சி எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். அதற்காக ஒரு பஸ் ரூட் ஒப்பன் செய்கிறபோது அந்த மாவட்டத்தில் உள்ளவர்களைக் கலந்து கொள்ள வேண்டும். கலந்து செயலாக்க வேண்டும்.

அதே நேரத்தில் பஸ் ரூட்கள் தருகிறபோது family must be taken as a unit.

ஒரு குடும்பத்தில் பல பேர்களுக்குப் பஸ் ரூட்கள் தராமல் அந்த ஒரு குடும்பத்திற்கு என்று மட்டும் பஸ் ரூட்கள் தரப்பட வேண்டும். அது இல்லாத அளவில் ஒரே இடத்தில் குவித்து வைத்துக்கொள்கின்ற தன்மை இல்லாத அளவில் நாம் பார்த்துக் கொள்ளவேண்டும்.

மற்றும், ஆக்ஸிடன்ட் ட்ரிபூனல் என்று வைக்கிறார்கள். ரயில்வேயை எடுத்துக் கொண்டால், ரயில்வே ஆக்ஸிடன்ட்டில் ஒருவர் இறந்துவிடுவாரேயானால் அரசாங்கம் 50 ஆயிரம் ரூபாய் மேக்ஸிமம் காம்பன்ஸேஷனைக் கொடுப்பதற்கு தகுந்த வகையில் வழிவகை செய்திருக்கிறார்கள். நம்முடைய சட்டத்தில் இன்ஷூரன்ஸ் கம் பெனி மூலம் 5,000 ரூபாய் கொடுப்பதற்கு விமிட் என்று வைத்திருக்கிறோம். வேறு ஏதாவது தீர்ப்பு கிடைத்தாலும் கூட, அதற்கான தொகையை தனியார் நிறுவனங்களிடமிருந்து வசூலிக்கவேண்டுமென்றால் வசூலிக்க முடியாது என்கின்ற சூழ்நிலை தான் ஏற்படுகிறது. ஆகவே ரயில்வே டிப்பார்ட்மெண்டில் இருப்பது போல் 50 ஆயிரம் ரூபாய் கொடுக்க வேண்டும் என்று, இல்லாவிட்டாலும், குறைந்தபட்சமாக, 25 ஆயிரம் ரூபாய் நஷ்டஈடு என்ற அளவில்.. Minim m compensation must be fixed under the Act. நிர்ணயிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இது சம்பந்தமான தீர்ப்புகளை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு பல கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. ரெவின்யூ ரிக்கவரி ஆக்ட் மூலம் நிறைவேற்ற வேண்டும் என்றிருக்கிறது. இதில் பலவிதமான கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. ஒரு தீர்ப்பு என்று வந்தவுடன் அதை அமல் நடத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். இல்லையென்றால் அவர்களுக்குச் சொந்தமான பஸ்களை பறிமுதல் செய்ய வேண்டும் என்கிற ஒரு நிலைமையை உருவாக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. ரா. மார்க்கபந்து]

[1978 மார்ச் 20]

மற்றும், நெடுஞ்சாலைகளைப் பற்றிச் சொல்லுகின்ற நேரத்தில் குறிப்பாக ஒன்றைச் சொல்லிக் கொள்ள விழைகிறேன். இந்தத் துறையில் இன்ஜினியர்கள் பட்டதாரிகள் இருக்கிறார்கள். டிப்ளோமா பட்டதாரிகளும் இருக்கிறார்கள். டிப்ளோமா பட்டதாரிகள் யூனியன் இன்சினியர்களாக ஆயிரம் பேர்களுக்கு மேல் இருக்கிறார்கள். அட்மினிஸ்ட்ரேடிவ் ரிஸ்பான்ஸ் கமிட்டியினுடைய ஒரு ரெக்கமென்டேஷன் என்னவென்றால், 2:1 என்ற முறையில் அதாவது இரண்டு பி.இ. பட்டதாரிகள் என்று இருந்தால் ஒரு டிப்ளோமா பட்டதாரி இருக்க வேண்டும் என்ற அளவில் உத்தியோக உயர்வை அனுசரிக்க வேண்டும் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இந்த நிலைமையை அமைச்சர் அவர்கள் கவனித்து ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அட்மினிஸ்ட்ரேடிவ் ரிஸ்பான்ஸ் கமிட்டியினுடைய இந்தப் பரிந்துரையை ஒரு கடமையாக ஏற்றுக் கொண்டு இதை நிறைவேற்ற வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இப்போது நிலைமை என்னவென்றால் ஸ்டாக்கேஷன் பொலிஷன் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. நேற்று கூட யூனியன் இன்சினியர்களிடத்தில் பேசிக் கொண்டிருந்தேன். அவர்கள் சொன்னார்கள், 22 ஆண்டுக் காலமாக யூனியன் இன்சினியராகவே இருந்து கொண்டிருக்கிறோம், ஆனால் ஐந்து வருடங்களுக்கு முன்னால் வந்த ஒரு பி.இ. பட்டதாரி, எ.இ. என்றே, ஈ.ஈ. என்றே பிரமோஷன் வந்து விடுகிறது. எங்களிடையில் இவ்வளவு ஸ்டாக்கேஷன் இருக்கிறது என்று தெரிவித்தார்கள். இந்த ஸ்டாக்கேஷனைத் தவிர்க்க 2:1 முறையை உடனடியாக அமலாக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அவர்கள் சார்பாக என்னிடம் கொடுக்கப் பட்ட அவர்களுடைய கோரிக்கைகளை அமைச்சர் அவர்களிடம் கொடுக்கிறேன். அதன் மீது தக்க நடவடிக்கை எடுக்குமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன். (அமைச்சர் அவர்களிடம் கோரிக்கை மனுவைக் கொடுத்தார்.)

மற்றும் நான் கேட்டுக்கொண்டது போல் பஸ் ரூட்டுகள் வழங்க வகை செய்யவேண்டும் என்று என்னுடைய கட்சியின் சார்பாகக் கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய கருத்துக்களைக் கூறி முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. எம். ஏ. லத்தீப்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, செயலின் வேகத்திற்கும், சிந்தனையின் விவேகத்திற்கும் சொந்தக்காரராக இருக்கின்ற ஒரு நல்ல இளைஞரிடத்தில் இந்த இலாக்கா ஒப்படைக்கப் பட்டிருக்கிறது. . . (ஆளும் கட்சி தரப்பில் கரவொலி) அதற்காக இந்த அரசை நான் பாராட்டுகிறேன். இந்தத் துறையை பொறுத்த வரையில் அதிருஷ்டம் செய்த துறை என்று தான் சொல்லுவேன். இதற்கு முந்தி இருந்த அமைச்சர் கூட இந்தத் துறையில் செம்மை யாகச் செயல்பட்டு, இதில் ஆக்கத்தையும் ஊக்கத்தையும் வலிவையும் பொலிவையும் அளித்திருக்கிறார்கள் என்பதை இச்சந்தர்ப்பத்தில் கூறுவது எனது கடமை என்று எண்ணுகிறேன்.

1978 மார்ச் 20]

[திரு. எம். ஏ. லத்தீப்]

நாட்டுடமை என்ற தத்துவத்தை நான் எதிர்ப்பவன் அல்ல. ஏற்றுக் கொள்பவன் தான். அதே நேரத்தில் நாம் மேற்கொள்கின்ற காரியங்கள் நாட்டிலுள்ள ஒட்டுமொத்தமான நன்மைகளை ஏற்படுத்தக்கூடிய வகையில், அதைப் பாதுகாக்கின்ற முறையில் நடைமுறைப் படுத்த வேண்டும் என்பதை அரசு கவனத்தில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டும். maximisation of social benefits. என்று சொல்லுகிறார்கள்.

(மாண்புமிகு மாற்றுத்தலைவர் திரு. கே. பண்ணைசேதுராம் தலைமை)

ஸோஷியல் பெனிபிட்ஸ் என்று வரும்போது அது மாக்ஸிமைஸ் செய்யப்பட வேண்டும். அதிகமான அளவில் சமூதாயத்திற்கு நன்மையைக் கொடுப்பதாக இருந்தால் அதைச் செய்யவேண்டுமே தவிர அரசியல் காரணங்களுக்காக அரசியல் சூழ்நிலைகளுக்கு அடக்கமாகிவிட வேண்டும் என்கிற நோக்கத்தோடு சில முடிவுகளை எடுப்பது தேசத்திற்குப் பாரதூரமான விளைவுகளை ஏற்படுத்துவதோடு ஒரு சிலருக்கு நன்மைகளைச் செய்வது சிலருக்கு சாதகமாகவும் அதே முடிவுகள் பலருக்குப் பாதகமாகவும் அமையக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டு விடுகிறது.

(பிற்பகல் 1.00)

இந்த நேரத்தில் நாட்டு உடமையாக்கப்பட்ட வழித் தடங்களை நாம் பார்க்கிறோம். பல வழித் தடங்களுக்கான திட்டங்களைப் போடவேண்டுமென்று அரசு கருதுகிறது. அதற்கு என்ன காரணம் என்பதை இந்த அரசு ஆராய்ந்து முடிவு செய்கிறார்கள். ஆனால் இந்தத் துறை அப்படி முடிவு செய்யும்போது, சில வழித் தடங்கள் நோடிபிகேஷன் செய்துவிட்ட பிறகு, அந்த வழித் தடங்களில் பஸ்கள் ஓடுவதில்லை. அப்படி பஸ்கள் ஓடாததற்குக் காரணம், அன்-எகனமிக் ரூட் என்று சொல்லப்படுகிறது.

அப்படிச் சொல்லும்போது, பல மாதங்களுக்கு, பல வருஷங்களுக்கு அந்த ரூட்டில் பஸ்கள் ஓடுவதில்லை, அப்படியே வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அன்-எகனமிக் ரூட் என்று சொல்கிறார்கள். அதே சமயத்தில் இதுவரையிலே அங்கே தனியார்களுக்கும் அந்த பஸ் ரூட்டுகள் கொடுக்கப்படுவதில்லை. அரசுத் துறை அங்கே பஸ் விடவில்லை என்று சொல்லும்போது, அதனால் அங்கே பாதிக்கப்படுகின்றவர்கள் யார்? பொதுமக்கள்.

நம்முடைய நாட்டிலே ரத்த நாளங்களாக இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை இருக்கிறது. ஓரிடத்திலே இருந்து இன்னொரு இடத்திற்குச் செல்லவேண்டுமென்றால் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை அவசியமாக இருக்கிறது. எப்படி ரெட் பிளட் கார்ப்ப் செல்ஸ் ஒரு இடத்திலிருந்து இன்னொரு இடத்திற்கு சத்தையும்,

[திரு. எம். ஏ. லத்தீப்]

[1978 மார்ச் 20]

உணவையும் எடுத்துச் செல்கிறதோ அதைடபோல் இந்தப் போக்கு வரத்துத் துறை இந்த நாட்டு மக்களை ஒரு இடத்திலிருந்து இன்னொரு இடத்திற்கு எடுத்துச் செல்கிறது. இதை இந்த அரசு நன்றாக தன் கவனத்தில் வைத்துக் கொள்ள வேண்டும்.

எந்தெந்த இடங்கள் அன்-எகனமிக் என்று சொல்கிறார்களோ அந்த இடங்களை அல்லது எந்தெந்த இடங்கள் உங்களுக்கு நிதிப் பற்றாக்குறையினால் செம்மையாகச் செயல்படுத்த முடியவில்லையோ அந்த இடங்களை, அவைகள் எவை எவைகள் என்பதை முடிவெடுத்து, அந்த பஸ் ரூட்டுகளை தனியார் இடத்திலே கொடுத்தால் நாட்டு மக்களுக்கு நன்மை ஏற்படும். அதனால் அரசாங்கத்திற்கும் வரி கிடைக்கும், பணம் கிடைக்கும். ஒட்டுமொத்தமாகப் பார்த்தால் அதனால் பொருளாதார வளர்ச்சியும் ஏற்பட வழி ஏற்படும்.

இப்படி நடைமுறையில் செயல்படுத்த முடியாமல் இருப்பதை ரிசர்வ் செய்கிறோம் என்று வைத்துக் கொள்வதால், நாட்டிலே உள்ள மக்களுக்கு பெரிய சோதனையாகவும் வேதனையாகவும் அது இருக்கிறது. குறிப்பாக என்போன்றவர்கள் வசிக்கக்கூடிய பகுதிகள், காடுகளிலே மிகவும் தூரப் பகுதிகளிலே வாழ்கின்ற மக்கள் பஸ் வசதி இல்லாமல் இன்னும் 10, 15 மைல்கள் நடந்து போகக் கூடிய ஒரு பெரிய வேதனைக்குரிய போக்கு, உண்மையிலேயே இருக்கின்றது என்பதை நான் உங்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். எனவே, பஸ் இல்லாத இடங்களை உடனடியாகத் தனியார்களுக்கு உரிமம் கொடுக்க வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தவிர, ஒட்டுமொத்தமாக தேசிய மயமாக்குவதற்குட இந்த அரசுக்கு ஆபத்தைத்தான் விளைவிக்கும். இதையும் அரசு கவனத்தில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டும். எல்லாவற்றையும் ஒரே நிர்வாகத்தின்கீழ் வைத்துக் கொள்ளும்போது, ஏதாவது ஒரு காரணத்தைக் கூறிக்கொண்டு ஒரு வேலைநிறுத்தம் என்று தொழிலாளர்கள் சொல்கிறபோது, இந்த நாடே ஸ்தம்பித்து விடக்கூடும். எனவே சில இடங்களைத் தனியார்கள் இடத்திலே கொடுங்கள். அது நாட்டுக்கு நல்லதற்குட என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெளிவு படுத்த விரும்புகிறேன்.

தனியார்கள் எவ்வளவு செம்மையாக நடத்துகிறார்கள் இந்த பஸ் போக்குவரத்துத் துறையை என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். பொதுத்துறை பஸ்கள் சரியாக நடைபெறவில்லை என்பதை நான் பகிரங்கமாகவே சொல்வேன். யார் என்ன சொன்னாலும், அதைப்பற்றி எனக்குக் கவலையில்லை. பொதுத் துறை பஸ்கள் நஷ்டத்திலே ஓடுகின்றன; அவைகள் செம்மையாக நடைபெறுவதில்லை. அதை ஒட்டுகின்றவர்களிடத்திலும் ஒழுங்கும் அதிகமாக இல்லை. தனியார் துறையினர் ஒழுங்காக நடத்துகின்றனர், அப்படி ஒழுங்காக நடத்துவதோடு, நல்ல கலெக்

1978 மார்ச் 20] [திரு. எம். ஏ.லத்தீப்]

ஷனும் பெறுகிறார்கள். அவர்களிடம் ஒரு பஸ் நீண்ட நாட்களுக்கு வேலை செய்கின்ற நிலைமையையும் பார்க்கின்றோம். அதிலே வேலை செய்யக்கூடிய தொழிலாளர்களுக்கும் நல்ல ஊதியம் கிடைக்கிறது. நல்ல முறையிலே நடக்கிறது. மக்களுக்கும் அதனால் நல்ல பலன் கிடைக்கின்றது. ஆகவே, இதை இந்த அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவது இந்த நேரத்திலே என்னுடைய கடமை என்று நான் கருதுகிறேன்.

இப்போது தனியார் துறையிலே சுமார் 4,800 பேருந்துகளை சுமார் 1,900 பஸ் அதிபர்கள் பல சிரமங்களுக்கிடையே நடத்தி வருகிறார்கள். இப்படிச் சிரமங்கள் இருந்தாலும், அரசு ஒரு உரிமையாளர் அதிகப்பட்சமாக எத்தனை பஸ்களை வைத்துக் கொள்ளலாம் என்பதை அறிவிக்க வேண்டும். அப்படி ஒரு பஸ் முதலாளி உரிமம் வைத்துக் கொள்ளுவதிலே; எத்தனை பஸ்கள் வைத்துக் கொண்டால் அது ஆபீடமம் லெவலாக இருக்கும். அவருக்கு அது எகனமிக்காக இருக்கும் என்பதையும் அறிவிக்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதே நேரத்திலே, தனியார் துறையிலே அதிகப்படியான உரிமங்கள், பர்மிட்ஸ் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்பதற்கு அரசு ஒரு உத்தரவு போட்டு, அதை உடனடியாக அமுல்படுத்துவது நல்லது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே வற்புறுத்திச் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதே மாதிரி, அப்படி நிர்ணயம் செய்கிறபோது அதிகப்பட்சமான பேருந்துகளை வைத்திருக்கும் உரிமையாளர்கள், அவைகளைத் தங்களுடைய பங்குதாரர்களுக்கோ அல்லது குடும்பத்திலே உள்ளவர்களுக்கோ பிரித்துக் கொள்ளவும் அனுமதி வழங்கவேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தற்போது பேருந்துகளுக்கு நிர்ணயித்துள்ள வரி விகிதமானது தாங்க முடிதாத அளவுக்கு தமிழ் நாட்டிலே இருக்கிறது. தென்னக மாநிலங்களிலே எந்த மாநிலங்களிலும் இல்லாத அளவுக்கு வரியைச் சுமத்தியிருக்கிறார்கள். இப்படிச் சொல்வதால், யாரும் இந்தத் துறையை வேண்டாம் என்று சொல்வதாகக் கருதக் கூடாது. ஆகவே, தயவுசெய்து இந்த அரசு அவர்களைப் பரிஷுடன் பார்த்து, அவர்கள் இந்த நாட்டுக்குச் சேவை செய்கிறார்கள் என்ற அடிப்படையிலே அவர்களுக்குச் சலுகைகள் கொடுக்க வேண்டுமென்று நான் இந் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கர்நாடகம், ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம் போன்ற மற்ற மாநிலங்களை எல்லாம் பார்க்கும்போது தமிழ்நாட்டில் 200 சதவிகிதம் வரியை அவர்கள் மீது போடுவது அவ்வளவு நல்லதல்ல என்று இந்த நேரத்தில் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். தனியார், துறையையும் அரசு போக்குவரத்துக்

[திரு. எம். ஏ. லத்தீப்]

[1978 மார்ச் 20]

கழகங்களின் நடைமுறையையும் சமன் முறையில் அணுகவேண்டும். அவர்களுக்கும் இவர்களுக்குமிடையே டிஸ்கிரிமினேஷன் காட்டப்படக் கூடாது. பொதுத் துறையில் இருப்பவர்கள் ஒரு தவறு செய்தால் அப்படியே விட்டுவிட வேண்டும். தனியார் துறையில் ஒரு பஸ், இரண்டு பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்கள் எப்போதாவது ஒரு தவறு செய்து விட்டால் அவர்கள் மீது கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்பது சரியல்ல. பேடென்ட் டிஸ்கிரிமினேஷன் என்று சொல்லக்கூடிய முறையில் இருக்கக் கூடாது. சட்டம் என்று எல்லாம் எல்லோருக்கும் ஒரே சட்டந்தான் என்ற முறையில் நடைமுறைகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பாலங்களைப் பற்றி ஒரு வார்த்தை, பல்லாண்டுகளாக நான் கூறி வருகிறேன். ஆம்பூர் நகரத்தையும் அல்லது கிழக்குப் பகுதியையும் மேற்குப் பகுதியில் இருக்கிற பேரணம்பட்டு, குடியாத்தம், காட்பாடி, சித்தூர் ஆகிய பகுதிகளோடு இணைக்கக் கூடிய ஒரு பாலம் வேண்டும். ஆம்பூர் நகராட்சியை ஒட்டி குடியாத்தத்திற்குப் போகிற வழியில் பாலாற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டித் தரவேண்டுமென்ற கோரிக்கையையும் வலியுறுத்திக் கூற விரும்புகிறேன். அதை அரசு கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஆம்பூரிலிருந்து மலைவாழ் மக்கள் வசிக்கும் பகுதியான நாயக்கன் ஏரிக்குச் செல்ல வேண்டுமென்றால் 15 மைல் செங்குத்தான மலையில் ஏறித்தான் செல்ல வேண்டும், மறுபடியும் இறங்கி வரவேண்டும். இந்த நிலைமையை நான் எப்போதாவது அனுபவிக்கிறேன்; அவர்கள் பல்லாண்டுகளாக அனுபவிக்கிறார்கள். அங்கு சாலை வேண்டுமென்ற குறிப்பு அரசாங்கத்தில் இருக்கிறது. அதை நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும்.

ஆலங்காயம்-போளூர்-கி.ஆர்.எப். பண்ட — 75 லட்சம் ரூபாய் இருக்கிறது. ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலே மேற்கொள்ளப்படும் என்று சொல்லப்படுகிறது. மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் அந்தப் பகுதிக்கு வருவதால் அவர்கள் கால்கோல் விழாவை நடத்துவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

வானையாப்பட்டி-ஜாப்ராட் பாலத்தையும் கட்டித் தர ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். கண்ணியமிக்க காயிதே மில்லத் அவர்கள் பெயரை அதற்கு வைக்க வேண்டுமென்று இரண்டாண்டுகளுக்கு முன்பே தீர்மானம் நிறைவேற்றியிருக்கிறார்கள். அது சாத்தியமாயிருக்குமானால், மறைந்த பெரியவருடைய பெயரை அந்தப் பகுதி மக்களின் விருப்பத்திற்கேற்ப வைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

வெள்ளைக்கோட்டைக்கும் ஆம்பூருக்கும் குறுக்கே காட்டுக் கொல்லை வழியாக சாலை அமைத்தால் 17 மைல் மிச்சமாகிறது. அதனால் அந்தப் பகுதி மக்கள் நேரடியாக ஆம்பூருக்கு

1978 மார்ச் 20]

[திரு. எம். ஏ. லத்திப்]

ருக்கு வர சவுகரியமாக இருக்கும். அதையும் சாத்தியம் இருந்தால் செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டு இந்தச் சந்தர்ப்பத்தைத் தந்த தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி கூறி முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. மு. செல்வராஜ் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அவையின் முன்பு இருக்கிற நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து, சாலைகள், பாலங்கள், கப்பல் போக்குவரத்து, மூலதனச் செலவு போன்ற மானியங்களின் மீது திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன்.

1948-ல் தேசவுடமையாக்கப்பட்ட திட்டம் துவங்கப்பட்டு 1967-ல் நம்முடைய பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் முதலமைச்சராகப் பொறுப்பேற்ற பிறகு விரிவுபடுத்தப்பட்டு மீண்டும் 1971-ல் 50 மைலுக்கு மேற்பட்ட பேருந்துகளைத் தேசிய மயமாக்க வேண்டுமென்று 1967-ம் ஆண்டைத் தொடர்ந்து போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக இருந்த டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள், தொடர்ந்து முதலமைச்சராக இருந்து இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றினார்கள். அன்றைக்கு மாவட்ட வாரியாக பேருந்துகளைக் கையகப்படுத்த வேண்டுமென்ற சட்டத்தைக் கொண்டு வந்து சட்டசபையில் நிறைவேற்றினார்கள். ஆனால் பேருந்து உரிமையாளர்கள் அதன்மீது உயர்நீதி மன்றத்திற்குச் சென்று, அங்கு அரசாங்கத்திற்கு எதிராகத் தீர்ப்பளிக்கப்பட்டு இன்றையதினம் அது டில்லி உயர்நீதி மன்றத்தில் இருந்து வருகிறது. நான் அமைச்சரைக் கேட்டுக் கொள்வதெல்லாம் அந்த வழக்கின்மீது இந்த அரசு பொறுப்பேற்று இன்றைக்கு என்ன நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறார்கள், அதைத் துரிதப்படுத்த எடுக்கப்பட்டுள்ள நடவடிக்கை என்ன என்று தெரிந்து கொள்ள விரும்புகிறேன். என்னைப் பொறுத்தவரை தேசிய உடைமைத் திட்டத்தில் இந்த அரசாங்கம் கொஞ்சம் மெதுவாகச் செல்லுகிறது என்று சொன்னால் அது மிகையாகாது. 1976ல் அவசர கால நிலையின்போது அன்றையதினம் இருந்த ஆட்சியாளர்கள் சி.ஆர்.பட்டாபிராமன் குழுவை அமைத்தார்கள்.

(பிற்பகல் 1-10)

அந்தக் குழு அறிக்கை தாக்கல் செய்து ஏறக்குறைய ஆறு, ஏழு மாதங்களுக்கு மேல் ஆகிறது. அந்தக் குழுவின்ர் என்ன தெரிவித்திருக்கிறார்கள், என்ன ரிஃபார்ம்ஸ் செய்திருக்கிறார்கள் என்ற நிலைமைகளை யெல்லாம் இந்த அவையிலே குறிப்புகளாக வைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அப்படி வைப்பதற்குக் காலதாமதம் ஆகுமானால் நம்முடைய அமைச்சரவர்கள் அதிலுள்ள சாராம்சத்தைச் சொல்வார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

(திரு. மு. செல்வராஜ்)

[1978 மார்ச் 20]

எனக்கு முன்னால் பேசிய உறுப்பினர்கள் மிகவும் பரவலாகவும், தெளிவாகவும் பேசியிருக்கிறார்கள். ஒட்டுமொத்தமாக ஒருசில உறுப்பினர்கள் தவிர மற்றவர்களெல்லாம் நாட்டுடைமைத் திட்டத்தை ஆதரித்தாலும் அதிலுள்ள குறைகளை மிகவும் கடுமையாக விமரிசனம் செய்திருக்கிறார்கள். எனக்கு முன் பேசிய திரு. லத்தீப் அவர்களும் இந்தத் திட்டமே தேவையில்லை என்று அவர்களுடைய கட்சித் கொள்கையைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்று கருதுகிறேன். தேசிய மயமாக்கப்பட்ட திட்டம் தேவையில்லை என்று சொன்னார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

திரு. எம். ஏ. லத்தீப் : தலைவரவர்களே, தேசியமயமாக்கப் படுவதை முஸ்லீம் லீக் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை என்று நான் சொல்ல வில்லை. அந்தக் கொள்கையை நிறைவேற்றுகின்றபொழுது ஒட்டு மொத்தமாக சமுதாயத்திற்குக் கிடைக்க வேண்டிய பயன் எந்த வகையில் கிடைக்க வேண்டுமோ அந்த வகையில் கிடைக்கின்ற முறையில் நிறைவேற்றப்பட வேண்டும் என்பதுதானே தவிர தேசியமயமாக்கக்கூடாது என்று முஸ்லீம் லீக் விரும்பவில்லை. எனவே, முஸ்லீம் லீக் தேசியமயமாக்கப்படுவதை எதிர்க்கிறது என்ற கருத்தைத் தயவுசெய்து அவர்கள் சொல்ல வேண்டாமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. மு. செல்வராஜ் : அமைச்சரவர்கள் கொடுத்துள்ள குறிப்பில் 4,988 பேருந்துகள் பொதுத்துறையிடம் உள்ளது என்று பார்க்கிறோம். நேரம் குறைவாக இருப்பதால் கொஞ்சம் வேகமாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

ஏறத்தாழ 38,500 தொழிலாளர்கள் பணியாற்றுகிறார்கள். முதலில் அரசாங்கத் துறையில் இருந்ததை கழகங்களாக மாற்றப் பட்டதன் நோக்கம், இதன் மூலம் வங்கியில் பணம் பெறுவது, அதைக் கொண்டு பொதுமக்களுக்குச் சீரிய சேவை செய்வது, தொழிலாளர்களுக்கு வேண்டிய வசதி செய்வது, பொருளாதாரத் துறையிலே முன்னேறுவது என்ற முறையிலே கழகங்கள் உருவாக்கப்பட்டன. அன்றையதினம் இந்தத் துறை அமைச்சராக இருந்த திரு. இராமச்சந்திரன் அவர்களுக்கு இது தெரியும் என்று கருதுகிறேன். எனவே, இந்தத் திட்டம் உருவாக்கப்பட்டு, இன்றையதினம், நான்கைந்தாண்டுகளுக்குப் பிறகு இதை நல்லமுறையில் செயல்படுத்த இன்றைக்கு அரசாங்கம் முன்வர வேண்டும். எந்த நோக்கத்திற்காக இவைகள் உருவாக்கப்பட்டனவோ அந்த நோக்கம் நிறைவேற்றப்படவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஆதாயம் இல்லாத வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் விடுகிறோம் என்றால், நம்முடைய நோக்கம் சர்வீஸ் மோட்டிவ் என்று இருக்க வேண்டுமே தவிர அதில் ஆதாயத்தைப் பார்க்கக் கூடாது. ஆதாயம் இல்லாவிட்டாலும் அதில் நஷ்டமாவது இல்லாமல் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும். நஷ்டம் எப்படி வருகிறது என்பதற்குப் பல ஆராய்ச்சிகளைச் செய்தால், நேரம் இல்லாவிட்டாலும் கூட, குறுகிய காலத்தில் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

1978 மார்ச் 20]

[திரு. மு. செல்வராஜ்]

பொதுவாக ஒரு கழகம் என்றால் அதிலே Branch District Manager, Commercial Manager, Technical Commercial Manager, Divisional Superintendent, General Manager' Managing Director

என்று இருக்கிறார்கள். ஏறத்தாழ மாதத்திற்கு இவர்களுக்கு 15,000 ரூபாய் சம்பளம் கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. இப்படி ஒவ்வொரு கழகத்திலேயும் இருக்கிறது. இந்தக் குறையை நான் மட்டும் சொல்லவில்லை. இன்றையதினம் தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சராக இருக்கின்ற மாண்புமிகு திரு. இராகவானந்தம் அவர்கள், ஏற்கனவே அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத் தொழிற்சங்கத் தலைவராக இருந்தபொழுது இந்தக் கருத்தை வெளியிட்டு, இவ்வளவு அதிகாரிகள் தேவையா என்ற கருத்திலெல்லாம் அன்றையதினம் பேசியிருக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட நிலைமைகளை மாற்றியமைக்க வேண்டும். இதற்கெல்லாம் ஒரு கமிட்டி அமைத்துப் பரிகாரம் காண வேண்டும். இன்றைய தினம் நம்முடைய திரு. ஆறுமுகம் அவர்களிடம் 100 பேருந்துகளைக் கொடுத்தால் நிச்சயமாக இலாபத்திற்குக் கொண்டு வருவார்கள்.

தனியார் நல்லமுறையில் நடத்துகிறார்கள் என்று உறுப்பினர் திரு. லத்தீப் அவர்கள் கூடச் சொன்னார்கள். தனியார்கள் பி. ஈ. படித்தவர்கள் அல்ல. அந்தத் தொழிலில் போதுமான அனுபவம் இல்லை என்றாலும் இன்றைக்கு அவர்கள் நடத்துகின்ற முறையையும், நாம் நடத்துகின்ற முறையையும் பார்த்தால் பொதுமக்கள் மத்தியில் நாட்டுடமையானால் வேண்டுமென்றே நஷ்டத்தில் ஓட்டுகிறார்கள் என்ற தவறான எண்ணம் உருவாகும் நிலையிருக்கிறது. அதுமட்டுமல்ல, அதில் உள்ள அதிகாரிகளெல்லாம் அந்தக் கொள்கையில் பற்றுடையவர்களா என்று பார்க்க வேண்டும்.

இதே மன்றத்தில், 1960 ஆம் வருஷம் என்று கருதுகிறேன். மதிப்பிற்குரிய பக்தவத்சலம் அவர்கள் இருந்தார்கள். திரு. வெங்கட் ராமன் அவர்கள் அன்றைக்குப் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக இருந்தார்கள். அவர்கள் வலியுறுத்திச் சொல்லியிருக்கிறார்கள் பொதுவாக அந்தக் கொள்கையில் நாட்டம் உடையவர்களை அதில் கொண்டு வரவேண்டும். போர்டு மீட்டிங் என்றால் ஸ்பைஸ் ஸ்டார் ஹோட்டலிலே தங்குகிறார்கள். அங்கே ஒரு சாப்பாட்டிற்கே 30 ரூபாய், 40 ரூபாய் ஆகும். தாஜ் கோர மண்டல், சோழன் போன்ற ஹோட்டல்களில் கூடுகிறார்கள். அது மட்டுமல்ல, அவர்கள் ஏதாவது லாட்ஜில் தங்கினால் 80 ரூபாய் கொடுக்கப்படுகிறது. நான் இந்த அவையிலே கேட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறேன். நாங்கள் எல்லாம் பணம் செலவு செய்துவிட்டு, மக்களிடம் வாக்குபெற்று வந்திருக்கிறோம். எங்களுக்கு படி ரூ. 35. அதுவே அதிகம் என்று சொல்லுகிறார்கள்.

[திரு. மு. செல்வராஜ்]

[1978 மார்ச் 20]

அமைச்சர்களுக்கு ரூ. 25 தான் படி. இங்கே கிடையாது. அவர்கள் வெளியே சென்றால், படி ரூ. 25 கூட இருக்காது. ஆனால், அதிகாரிகளுக்கு ரூ. 85. இங்கிருக்கிற அதிகாரி பி.இ. படித்தவர்கள். அதே பி.இ. படித்த அதிகாரி, சி.இ. ஆக இருக்கிறார்கள். அவருக்கு அந்தப் படி உண்டா என்றால் இல்லை. ஏன் இதில் மாற்றம் செய்யக் கூடாது? இதையெல்லாம் அமைச்சரவர்கள் கவனித்துச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, இன்றையதினம் சென்னையிலும் சரி, மற்றும் பொது மக்கள் மத்தியிலும் சரி, மிகப் பெரிய பிரச்சனையாக இருப்பது, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகப் பிரச்சனை. அந்தப் பிரச்சனையை ஏதோ முடித்திருந்தாலும் இன்றையதினம் அது பூதாகரமாக இருக்கிறது. நாங்கள் சொல்வதாலே, தூண்டி விடுவதாகக் கருதக் கூடாது. பொதுவாக, தொழிலாளர் மத்தியிலே இந்த அரசாங்கத்தைப் பொறுத்தவரை, அணுகுமுறை சரியாக இல்லையென்று சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அவர்கள் போராட்டம் துவங்கியவுடன், அவர்கள் போராட்டத்தைத் தடுத்து நிறுத்த, அரசு நடவடிக்கை எடுத்து, ஒரு தொகையை அறிவித்து, செட்டில்மென்ட் போட்டார்கள். செட்டில்மென்ட் ஆன பிறகு இந்தத் துறையைச் சேர்ந்த செயலாளர்—இன்றையதினம் அவர் இல்லாவிட்டாலும் கூட,—ஒரு கடிதம் அனுப்பியிருக்கிறார். ஃபிரிஞ்ச் பெனிஃபிட்ஸ் பற்றி, செருப்பு பற்றி பேசலாமா என்று கடிதம் அனுப்பியிருக்கிறார். இப்படியெல்லாம் நிலைமை உருவாக கடிதம் அனுப்பியிருக்கிறார்கள். ஐக்கிய தொழிற்சங்கத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் இதைச் சாதாரணமாகக் கருதக் கூடாது என்று தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அவர்களது முக்கியமான, ஜீவாதாரமான கருத்து, சம்பளப் பிரச்சனை; கம்பெனிஸ் என்று கொண்டு வந்த பிறகு, இன்டஸ்ட்ரியல் ஒர்க்ஸர்ஸ் என்ற நிலைமையிலே பேச வேண்டும், 245 கேட்டகரிஸ் என்ற முறையெல்லாம் பேச வேண்டியிருக்கிறது. இப்படி பல்வேறு பிரச்சனைகளை வைத்திருக்கிறார்கள். இப்பொழுது கூடப் பேசினார்கள். இப்பொழுது கூட, அமைச்சரவர்கள் தலையிட்டு, எம்.டி.யோடு பேச வேண்டுமென்று கேட்டார்கள். எம்.டி. என்ன முடிவாயிற்று என்று அரசாங்கத்தை கேட்டு, உங்களுக்குப் பதில் அளிக்கிறேன் என்று சொன்னார்கள். நீங்கள் பை பார்டைட் டிஸ்கஷனாக வைக்காமல், டிரிபார்டைட் டாக வையுங்கள். இருப்பது குறுகிய நாட்கள். 15 நாட்கள் தான். தொழிற்சங்கத்தைச் சேர்ந்தவர்கள், வாக்கெடுப்பு நடத்தி, மெஜாரிட்டியினர் வேலை நிறுத்தத்திலே ஈடுபடுவதாகச் சொல்கிறார்கள். இருப்பது குறைவான நாள். இதற்குள் முடிவு வந்துவிடும் என்று நான் கருதவில்லை. முடிவெடுக்காத நிலையில், வேலை நிறுத்தம் ஏற்படாமல் தடுக்கின்ற பொறுப்பு அரசாங்கத்திடம் இருக்கிறது. வேலை நிறுத்தத்தைத் தடுப்பதிலே நாம்

1978 மார்ச் 20] [திரு. மு. செல்வராஜ்]

மெத்தனப் போக்கிலே இருக்கிறோம் என்று தெரிவித்து, தன் திறமையை அமைச்சரவர்கள் நன்கு பயன்படுத்தி, சுறுசுறுப்பாக வேலை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டு கொள்கிறேன்.

பேருந்திலே வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்களுக்கு மருத்துவ வசதி செய்து கொடுக்கப் போகிறோம் என்று அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள். எனக்கு வந்த தகவல், மருத்துவ மனைக்கு வந்த தொழிலாளர்கள், இன்பேஷண்டாக வந்தால், முதலில் அட்வான்ஸ் கட்ட வேண்டுமென்று மருத்துவ அதிகாரிகள் கேட்கிறார்கள். இரண்டாவது, அவுட்-பேஷண்ட்ஸ் ஆக தொழிலாளர்கள் சென்றால், எக்ஸ்-ரே எடுக்க வேண்டும், இ.சி.ஜி. எடுக்க வேண்டும் என்றால், மருத்துவத் துறை அதிகாரிகளிடம், தாங்கள் பி.டி.சி. தொழிலாளர்கள் என்று சொன்னால், அனுமதிக்கப்படாத நிலைமை இருக்கிறது.

நான், கேள்விப்பட்ட முறையிலே, டெண்டல் ஆஸ்பத்திரியிலே ஒரு தொழிலாளி, கண்டக்ட்ரோ, டிரைவரோ, சென்ற போது, அவரது பல்லைப் பிடிங்கி விட்டார்கள். பிறகு, அத் தொழிலாளியை எங்கு வேலை செய்கிறார் என்று கேட்டதற்கு இவர் பல்லவன் டிரான்ஸ்போர்ட் என்று சொன்னவுடன், உனக்கு இங்கே அனுமதி கிடையாது, வெளியே போ என்று சொல்லி, அத்தொழிலாளிக்கு வீங்கி, அவர் வெளியிலே போய் வேறிடத்தில் மருத்துவம் பார்த்திருக்கிறார். அதற்கான ஆதாரங்கள் என்னிடம் இருக்கின்றன. அதற்குச் சொல்கின்ற காரணங்கள், ஐ ஆஸ்பிட்டல், டெண்டல் ஆஸ்பிட்டல், அந்த லிஸ்டிலே வரவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். எனவே, அதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. ரா. உமாநாத் : பல்லவன் தொழிலாளர் என்பதால், பல்லைப் பிடிங்கி விட்டு விட்டார்களா.....(சிரிப்பு).

திரு. மு. செல்வராஜ் : பூம்புகார் போக்குவரத்துக் கப்பல் கழகம் பற்றி ஒன்றிரண்டு சொல்ல விரும்புகிறேன். முதலமைச்சர் அவர்கள், “அண்ணா, பெரியார்” போன்ற கப்பல்களை விற்பனை செய்யப் போகிறோம் என்று பேசியிருப்பதாகப் பத்திரிகையிலே செய்தி வந்திருக்கிறது.

(பிற்பகல் 1-20)

எனவே, அதைப்பற்றி எல்லாம் இங்கே அமைச்சர் அவர்கள் விளக்கம் தரவேண்டும். கடலூர் துறைமுகம் 2½ கோடி ரூபாய் செலவில் விரிவு படுத்தப்பட்டும் கூட, பல்வேறு திட்டங்களை உருவாக்கியும் கூட, கடந்த 2 ஆண்டுகளாக கப்பல் போக்குவரத்து அந்தத் துறைமுகத்தில் நடைபெறவில்லை. இதன் காரணமாக 50 ஆயிரம் தொழிலாளர்கள் வேலையில்லாமல் பகுதிகாப் படுகிறார்கள். இது சம்பந்தமாக அதிகாரிகள் தங்களுக்கு அறிவிப்புக் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

[திரு. மு. செல்வராஜ்]

[1978 மார்ச் 20]

தந்தை பெரியார் கார்ப்பரேஷனையும், பல்லவன் போக்கு வரத்துக் கார்ப்பரேஷனையும் இணைத்துச் செயல்படுத்தினால் லாப கரமாக ஓட்ட முடியும். அதிகாரிகளும் இரண்டையும் நேரடியாகப் பார்வையிட சௌகரியமாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நேரம் இல்லாத காரணத்தினால் என்னுடைய தொகுதியைப் பற்றி ஒருசில கருத்துக்களை அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் சொல்ல இருக்கிறேன். கடலூரில் இருந்து சிதம்பரம் செல்லும் வழியில் 17.2 சாலையில் திருச்சோபுரம், தோணித்துறையிலே ஆலப்பாக்கம் ரயில்வே கேட்டிலிருந்து தோணித்துறையில் பரவலாற்றின் மீது ஒரு பாலம் கட்டித்தர வேண்டும் என்று கோரிக்கை ஏற்கனவே முடிவு செய்யப்பட்டு அதைப் பொறுத்தவரையில் பிரதம இன்ஜினிரிடமிருந்து மதிப்பீடு தயாரிக்கப்பட்டு அரசாங்கத்திற்கு அனுப்பப்பட்டு விட்டது. அதைப் பரிசீலிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அடுத்து சிதம்பரம் கடலூர் சாலையில் தம்பிக்கு நல்லான்பேட்டை என்னும் இடத்தில் கடந்த இரண்டாண்டுக் காலமாக வேலையை முடிக்காமல் அந்த கன்ட் ராக்டர் எந்தவிதமான வேலையையும் செய்யாமல் இருக்கிறார். அதை உடனடியாகச் செய்ய வேண்டும் என்று அரசாங்கத்தைக் கேட்டு நான் அமர்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பலர், குறிப்பாக மது ராந்தகம் ஆறுமுகம் அவர்களும், மாண்புமிகு உறுப்பினர் அம்பிகாபதி அவர்களும், சி. கோவிந்தராஜன் அவர்களும், லத்தீப் அவர்களும், மார்க்கபந்து அவர்களும் நாட்டுடமைக் கொள்கையைப்பற்றி அரசு எந்நிலையைக் கடைபிடிக்கின்றது என்பதைத் தெளிவுபடுத்த வேண்டும் என்று கோரினார்கள். தமிழக அரசினைப் பொறுத்தவரைக்கும் நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட 7 போக்குவரத்து கழகங்களின் மூலமாக, இந்த அரசு ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்பதற்கு முன்னால் இருந்த 48 சதவிகிதம் என்ற நிலையில் இருந்து இன்று உயர்ந்து 52 சதவிகிதம், அதாவது 5,071 பேருந்துகள் நாட்டுடமைக் கொள்கையின் அடிப்படையில் நாட்டுடமை ஆக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தில் உள்ள 4-வது பிரிவு 4 (எ) என்ற பகுதியின் கீழ் நாட்டுடமையாக்கப்படும் திட்டம் நிதி நிலைமைகளுக்கு ஏற்ப விரிவு படுத்தப்பட்டு வருகிறது என்பதையும் அவைக்கு நான் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஆனால் அதே நேரத்தில் தொழிலாளர் நலன்கருதியும், பொதுமக்களின் நலன் கருதியும் நாட்டுடமையாக்கப்படுகின்ற இந்த அடிப்படைக் கொள்கை தொழிலாளர்களுக்கு எந்த

1978 மார்ச் 20]

[திரு. சி. பொன்னையன்]

அளவுக்கு நன்மை அளிக்க முடியுமோ அதே அளவுக்கு பொது மக்களுக்கும் நன்மை ஈட்டப்படுவதிலே இந்த அரசு கண்ணும் கருத்துமாக இருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரைக்கும் தொழிலாளர் நலனும், பொதுமக்கள் நலனும் இரு கண்கள் எனப் பாவித்து நடக்க வேண்டுமென்று இன்று நடைமுறைச் செயல்கள் இருந்து வருகின்றன என்பதை நான் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

ஏழு போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரைக்கும் திரண்ட நடம் என்ற அடிப்படையிலே இன்று 12, 26, 25, 000 ரூபாய் நடட் நிலையிலே இருந்து வருவதை நான் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஆனால் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகமும், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகமும் மட்டும் திரண்ட லாப நிலையிலே இருந்து வருகிறது. போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே உள்ள 5071 பேருந்துகளையும் நடட் நிலையிலே இருந்து மீட்டு லாப நிலையிலே ஓட்டுகின்றபோதுதான் தொழிலாளர்களுக்கு உகந்த நிலையிலே சிறப்பாகச் செய்து கொடுக்க முடியும் என்ற அளவிலே தான் இப் போது இருக்கிற 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களும் இன்னும் நல்ல முறையில் சரிசெய்யப்பட்டு தொழிலாளர் நலனைக் காக்கும் வண்ணம், வருவாயை ஈட்டும் வண்ணம் செய்யப்பட்டு வருகிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

திரு. ரா. உமாநாத் : பொதுவாக ஜனங்களிடத்திலே இருக்கும் இம்பிரஷன் என்னவென்றால் இதே பஸ் பிரைவேட் ஹேன்ஸில் இருக்கிறபோது பிராபிடபிளாக ஓடிக் கொண்டு இருந்திருக்கிறது. அப்படியிருக்க, எப்படிச் சர்க்கார் கைக்கு வரும் போது லாஸாகப் போகிறது என்று அந்தக் குவச்டியன் இருக்கிறது அதைக் கொஞ்சம் கிளாரிபை பண்ணினால் நல்லது.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் நஷ்ட நிலையில் இருந்து மீண்டும் லாப நிலைக்கு ஓடவேண்டுமானால் கண்டிப்பாக அதற்குப் பலதரப்பட்ட தொழிலாளர்களும், நிர்வாகத்தினரும் மிகச் சிறந்த அக்கறையோடு செயல்பட வேண்டிய நிலை உள்ளது என்பதைத் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பொதுமக்களைப் பொறுத்த வரையில் வண்டிகள் குறித்த காலத்தில் செல்ல வேண்டும் என்பதிலும், வழித்தடங்களில் நின்று டொமல் செல்ல வேண்டும் என்பதிலும், சீரான முறையில் வண்டிகள் வழித்தடத்தில் ஓடவேண்டும் என்பதிலும் பொதுமக்கள் கவனமாக இருக்கிறார்கள், அதைத்தான் எதிர்ப்பார்க்கிறார்கள்.

[திரு. சி. பொன்னையன்]

[1978 மார்ச் 20]

ஆனால் நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் என்றவுடன் யாருக்கோ சொந்தமான வண்டியை ஒட்டுகிறோம் என்று பணியாளர்கள் எண்ணி நடந்துவிடுகிற காரணத்தால் பல போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் நஷ்ட நிலையில் ஓடிக்கொண்டு இருக்கின்றன.

ஆனால் தமிழகத்தில் இருக்கும் 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் ஊக்க போனஸ் திட்டம் நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டு இருக்கிற காரணத்தால், படிப்படியாக அவைகள் நஷ்ட நிலையில் இருந்து மீண்டும் லாப நிலைக்கு வந்து கொண்டு இருக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

நான் ஏற்கனவே குறிப்பிட்டதுபோல், திரண்ட நஷ்டம் 12 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் இருக்கும் நிலை காரணமாகப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பொதுமக்கள் பலர், மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பலர், பல வழித்தடங்களில் புதிதாக பேருந்துகள் விடவேண்டுமென்று கோரிக்கை கொடுத்து இருந்தபோதிலும், நிதிநிலை காரணமாக புதிதாக வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை விடவும், கூடுதல் பேருந்துகளை விடவும் சிக்கல்கள் ஏற்பட்டு இருக்கின்றன என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். எனவேதான், இருக்கின்ற பேருந்துகளை நல்ல முறையில் பராமரித்து, நஷ்ட நிலையில் இருந்து மீட்டு, பொதுமக்களுக்கு நற்பணியாற்றும் நோக்கத்தோடும், பணியாளர்களுக்கும் சிறந்த முறையில் செயலாற்ற நல்ல திட்டங்களை அமல்படுத்த வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடும், அரசாங்கம் செயல்பட்டு வருகிறது என்பதை நான் தெளிவுபடுத்த விரும்புகிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரையில், நாட்டுடமையாக்கும் கொள்கையைப் பொறுத்தவரையில், மாண்புமிகு உறுப்பினர் செல்வராஜ் கூறியதுபோல், இதற்காக அமைக்கப்பட்ட சட்டம் உச்ச நீதி மன்றத்தில் இருக்கிற காரணத்தால் அந்த முடிவு வந்த பிறகுதான் துரித முறையில் நாட்டுடமை கொள்கை செயல்படுத்த இருக்கிறோம். ஆனால் மோட்டார் வாகன சட்டத்தின் கீழ் உள்ள 4-வது பிரிவு, 4 (ஏ) பிரிவின் கீழ் இப்போதும் பேருந்துகள் நாட்டுடமையாக்கப்படுவது தீவிரப்படுத்தப்பட்டு வருகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் திருவாளர்கள் மதுராந்தகம் ஆறு முகம் அவர்களும், கோவிந்தராசன் அவர்களும், விஜயராகவன் அவர்களும், அம்பிகாபதி அவர்களும், பெரியசாமி அவர்களும், மார்க்கபந்து அவர்களும், குறிப்பாக சிறு பேருந்து வைத்து இருக்கும் தனியார் குறைந்த பட்சம் எத்தனை பேருந்துகள் வைத்துக்கொள்ளலாம் என்று அரசாங்கம் தெளிவுபடுத்த வேண்டுமென்று சொன்னார்கள்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் லத்தீப் பேசுகிறபோது “எகனமிக் ஆபரேஷன்” என்று சொல்கிறபோது நஷ்டநிலை இல்லாமல் தனியார் பேருந்துகள் ஓடவேண்டுமென்றால், குறைந்தது 5 பேருந்துகளாவது இருக்கவேண்டுமென்று குறிப்பிட்டார்கள். அதைப் போலவே பல உறுப்பினர்களும் 5 பேருந்துகள் இருக்க வேண்டும்

1978 மார்ச் 20]

என்று கூறினார்கள். தமிழக அரசைப்பொறுத்தவரையில், தனியார் துறையில் பேருந்துகள் எத்தனை வைத்து இருந்தால் லாபகரமாக இருக்கும் என்பதைப் பரிசீலித்து கூடிய விரைவில் ஒரு முடிவு எடுக்கும் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. கூத்தகுடி ச. சண்முகம் : இது சம்பந்தமாக தொடர்ச்சியாக போன பட்ஜெட் செஷனில் இருந்து கேட்டுக் கொண்டிருக்கிற காரணத்தால், கூடிய விரைவில் என்று அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டது எவ்வளவு நாள் என்று சொல்ல முடியுமா என்று கேட்கவிரும்புகிறேன்.

[பிற்பகல் 1-30]

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : தலைவரவர்களே, ஏற்கனவே முந்தைய ஆட்சியில் தனியார் ஒருவர் 10 பேருந்துகள் வரை வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று இருந்தபோதிலும் படிப்படியாக பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்குவதற்கு மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் விதி 4, 4ஏ அமுலில் இருந்து வருகிறது. அதன் அடிப்படையில்தான் இப்போது இந்த நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கை நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. ஆனால் சிறிய நிறுவனங்கள்—தனியார்கள் குறைந்தபட்சம் பேருந்துகளை வைத்துக்கொள்ள அனுமதிக்கப்பட வேண்டுமென்ற கோரிக்கை நெடுநாட்களாக இருந்து வருகிறது. அதில் பல பிரச்சனைகள் அடங்கி இருப்பதால் அரசு தீர் ஆலோசித்து செய்ய வேண்டி இருப்பதால் 'என்று' என்று குறிப்பிட்டுச் சொல்ல முடியாமல் இருக்கிறது. ஆகவே, கூடிய விரைவில் முடிவு செய்யப்படும் என்று சொன்னேன்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. கே. பண்ணை சேதுராம்) : மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது வாக்கெடுப்பு முடியும் வரை அவையின் நேரத்தை நீட்டிக்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கி. பொன்னையன் : தலைவரவர்களே, மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் கீழ் பயணப் பேருந்துகள், சுற்றுலா ஓமினி பஸ், சரக்கு பேருந்துகள் ஆகியவைகளை நெறிப்படுத்தி, ஒழுங்குப்படுத்த எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கை மூலம் தவறு செய்த மாநில போக்குவரத்து அதிகாரி, அலுவலக கண்காணிப்பாளர், மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர், முதுநிலை எழுத்தர், இளநிலை எழுத்தர் ஆகிய 44 பேர் மீது ஒழுங்கு நடவடிக்கை எடுத்து, தண்டனை கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திறமை மிக்க அதிகாரிகளின் கடுமையான நடவடிக்கையின் பயனாக மோட்டார் வாகன சட்ட விதிகளைச் சரியாகப் பயன்படுத்தாமல் இருத்தல், சாலை போக்குவரத்து விதிகளை மீறுதல் ஆகிய குற்றத்திற்காக 6,749 வாகனங்களின் உரிமங்கள் தற்காலிகமாக ரத்து செய்யப்பட்டு, 127 உரிமங்கள் நிரந்தரமாக ரத்து செய்யப்பட்டன. 1,998 வாகனங்களின் உரிமையாளர்கள் தண்டிக்கப்பட்டுள்ளார்கள். மீதமுள்ளவர்களுக்கு அபராதமாக ரூ. 71 லட்சம் விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

[திரு. சி. பொன்னையன்]

[1978 மார்ச் 20]

மோட்டார் வாகன வரி செலுத்துவதற்கு என்று அரசு ஒரு புதிய திட்டத்தை 'நான்-ட்ரான்ஸ்போர்ட் வெகிகிள்ஸுக்கு' அறிவித்திருக்கிறது. ஸ்கூட்டர், கார், ஜீப், மோட்டார் சைக்கிள், மோபெட் போன்ற சொந்த உபயோக வாகன உரிமைபாளர்கள் மோட்டார் வாகன வரியினை பண்டித் போக்குவரத்து அலுவலகம், காவல் நிலையம் துணைக் கருவூலம் போன்ற இடங்களில் 3 மாதம், அல்லது 6 மாதத்திற்கு ஒரு முறை அல்லது ஒரு வருடத்திற்கு ஒருமுறை செலுத்துவதில் உள்ள சிரமத்தைக் குறைக்கும் வண்ணம் வாகன வரியினை நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட வங்கிகளின் மூலமாகவும் செலுத்துகிற முறையினை வருகின்ற ஏப்ரல், 1978-லிருந்து இந்த அரசு செயல்படுத்த உள்ளது.

சென்னை மாநகரத்தில் ஆர்.டி.ஓ. ஆபீஸ் ஒரே ஒரு இடத்தில் இருப்பதால் ட்ரான்ஸ்போர்ட், நான்-ட்ரான்ஸ்போர்ட் என்று சொல்லப்படுகிற வண்டிகள் அனைத்தும் அங்கே செல்வதில் சிரமம் இருப்பதால் மூன்று ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகங்கள் தனித்தனியாக அமைக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

ஒரு ஆண்டு முழுவதும் எந்தவிதமான விபத்தும் இல்லாமல் ஓட்டுகின்ற நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்தை ஓட்டுகின்ற ஓட்டுநருக்கு ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 100 வீதம் வெகுமதி அளிக்கப்படும்.

சாலை விதிமுறைகளை ஒழுங்காக புரிந்து அனுசரிப்பதும், விபத்துக்களைத் தடுக்கப் பெரிதும் உதவும் என்பதால் இனிமேல் புதிதாக வழங்கப்படும் ஓட்டுநர் உரிமம் பெற குறைந்தது எட்டாவது வகுப்பு வரை படித்துள்ளவர்களாக இருக்க வேண்டுமென்ற விதிமுறையை நடப்பாண்டிலிருந்து அரசு அமுல்படுத்த உள்ளது.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக விரைவுப் பேருந்து பிரிவு சென்னையிலிருந்து நாகர்கோவிலுக்கும், மதுரையிலிருந்து பெங்களூருக்கும் "ஏர் கண்டிஷன்" செய்யப்பட்ட பகல் நேரப் பேருந்துகளை நடப்பாண்டிலிருந்து இயக்க இருக்கிறது.

கிராமப்புற மக்களின் பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்கு அண்மையிலிருக்கிற நகரப் புறங்களோடு கிராமங்களை பேருந்து வசதியோடு இணைக்க வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடு 'மினி பஸ்' களை விட அரசு முடிவு செய்துள்ளது. அதோடு மதுரை மாவட்டத்தில் நிலக்கோட்டை வட்டத்திலும், வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் வாணியம்பாடி, ஆற்காடு வட்டங்களிலும், நீலகிரி மாவட்டத்திலும், இராமேஸ்வரத்திலும் மினி பஸ் என்ற சொல்லக் கூடிய சிறிய பேருந்துகளை விட்டதில் பொதுமக்கள் பெரிதும் பலனடைந்திருப்பதால் மற்ற மாவட்டங்களிலும் நடப்பாண்டில் இருந்து படிப்படியாக கிராமப்புற மக்கள் நலன் கருதி மினி பஸ்கள் விடப்படும்.

1978 மார்ச் 20]

[திரு. சி. பொன்னையன்]

அடுத்து, வாடகைக் கார்களின் டிக்கி அல்லது மேல் பகுதியில் வைக்கப்படும் ஒவ்வொரு பொருளுக்கும் 30 காசு வீதம் வசூலிக்கப்படலாம் என்ற செயற் குறிப்புக்கு அரசு ஒப்புதல் அளித்து இருக்கிறது.

சென்னை மாநகராட்சி எல்லைக்குள் 1978-79 ஆம் ஆண்டில் புதிதாக 10 டாக்ஸி ஸ்டாண்டுகள் டாக்ஸி சொந்தக்காரர்களின் வேண்டுகோளுக்கிணங்க அமைக்கப்படும்.

டாக்ஸிகள் நிறுத்தும் இடங்களில் தொலை பேசி, சிறுநீர் கழிப்பிடங்கள், குடிநீர் போன்ற வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று மாநகராட்சியை அரசு கோரியுள்ளது.

சைக்கிள் ரிக்ஷா தொழிலாளர்களின் வாழ்க்கைத் தரம் உயருவதற்கு கைகொடுத்திட வேண்டுமென்ற எண்ணத்துடன் சில விதிவிலக்குகளுக்கு உட்பட்டு ரிக்ஷா ஓட்டுபவர்களுக்கு மட்டுமே ரிக்ஷா லைசென்ஸ் கொடுக்கப்பட வேண்டும் அல்லது புதுப்பிக்கப்பட வேண்டும் என்ற கொள்கை அடிப்படையில் 'மெட்ராஸ் ஹாக்ஸி ஆக்ட்' என்ற சட்டம் விரைவில் இந்த அவையில் தாக்கல் செய்யப்பட இருக்கிறது.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் அம்பிகாபதி அவர்கள் ஆலோசனைப் படி சைக்கிள் ரிக்ஷா ஓட்டுபவர்கள் கையில் வில்லைகள் கட்டிக் கொள்ள வேண்டிய கட்டாயமில்லை என்பதை நடப்பு ஆண்டில் இருந்து அமல்படுத்தப்படும் என்பதைக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

தமிழகத்தில் இருக்கின்ற சைக்கிள் ரிக்ஷா ஓட்டுபவர்கள் அவர்களது சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களை இன்னின் பொருத்தப்பட்ட மோட்டாரைஸ்டு சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களாக மாற்றிக்கொள்ள முன்வருவார்களேயானால் -- 'மேன் சுட் நாட் புல் தி மேன்' என்ற கொள்கையின் அடிப்படையில் அவர்களுக்கு உரிமம் வழங்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பேரவைத் தலைவரவர்களே, சாலைகள், பாலங்கள் என்ற பிரிவிலே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் 34 பேர்கள் 26 பாலங்களும், 14 சாலைகளும் அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுள்ளார்கள். 'மாவட்ட இதர சாலைகள்' திட்டத்தின் கீழ் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் 127 பேர்கள் 82 பாலங்களும், 59 சாலைகளும் உடனடியாக அமைக்க வேண்டுமென்று கோரி இருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பலருடைய கோரிக்கை மிகவும் நியாயமான கோரிக்கையாக இருந்த போதிலும், நிதிநிலை குறுக்கீடாக இருக்கிற காரணத்தால் இவைகளை விரைந்து செயல்படுத்துவதில் சிரமங்கள் பல இருக்கின்றன என்பதைக் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

[திரு. சி. பொன்னையன்]

[1978 மார்ச் 20]

தமிழகத்தில் இருக்கிற ஏறத்தாழ 86 ஆயிரம் கிலோ மீட்டர் நீளம் உள்ள சாலைகளில் கிட்டத்தட்ட 38 ஆயிரம் கிலோ மீட்டர் சாலைகளில் பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன.

ஊராட்சி, ஊராட்சி ஒன்றியத்தின் பொறுப்பில் இருக்கிற 53 ஆயிரத்துக்கு மேற்பட்ட கிலோ மீட்டர் சாலைகளிலே பேருந்துகள் செல்வதற்கான தரம் உடைய சாலைகள் 6,334 கிலோ மீட்டர் சாலைகள்தான் இருந்து வருகின்றன. மீதம் உள்ள 47,134 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள சாலைகளில் பேருந்துகள் செல்லத்தக்க வகையில் செப்பனிட வேண்டுமென்றால் அரசுக்கு பல கோடி ரூபாய் தேவையாக இருக்கின்ற காரணத்தால் பயணப் பேருந்துகள் அச் சாலைகளில் இன்னும் விடப்படாத நிலை உள்ளது.

சாலைகள், பாலங்கள் பேருந்து செல்லக்கூடிய அளவில் அமைப்பது கிராமப்புறங்களை உரிய முறையில் முன்னேற்றுவதற்கு பேருதவியாக இருக்கும் என்று கருதி மூன்று கட்டங்களில் நிதி நிலைக் கேற்ப மேற்கொண்டு செயல்பட உள்ளது.

முதல் கட்டமாக ஏற்கனவே பேருந்துகள் ஓடிக் கொண்டு இருந்த சாலைகளின் பழுதடைந்த நிலையின் காரணமாக அந்தப் பேருந்துகள் நின்றுவிட்டிருக்கிற பகுதிகளில் பயணப் பேருந்துகளை மீண்டும் விடும் அளவுக்குச் செய்ய வேண்டுமென்ற அந்த நோக்கத்தில் அந்தத் திட்டம் செயல்பட இருக்கிறது. அந்த வகையில் பணியை மேற்கொள்வதற்கு 9 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் நிதி தேவைப்படுகிறது என்பதை நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்த கட்டமாக ஏற்கனவே இருக்கிற சாலைகளில் சிறு சிறு குறைபாடுகளைக் களைவதின் மூலம் பேருந்துகள் செல்வதற்கு வழிவகை காண்பதை இரண்டாவது கட்டமாக மேற்கொள்ள அரசு முடிவு செய்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து இணைப்புச் சாலைகளை ஆங்காங்கே ஏற்படுத்துவதன் மூலம் கிராமப்புறங்களில் பேருந்துகள் செல்லுகின்ற வகையில் ஏற்படுத்த முடியும் என்ற நோக்கத்தில் அப்பணிகளையும் அரசு எடுத்துச் செயல்படுத்த இருக்கிறது என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

தமிழக அரசைப் பொறுத்த வரைக்கும் சாலைகள் மேம்பாடு செய்வதற்கு நிதிநிலை குறுக்கீடாக இருக்கின்ற காரணத்தால் மத்திய அரசை அணுகி தமிழக முதல்வரவர்கள் இரண்டு தினங்களுக்கு முன்னால் டெல்லி சென்றிருந்தபோது நேஷனல் டெவலப்மென்ட் கவுன்சிலிலே சாலைப் பகுதியை மத்திய அரசின் 'Core

1978 மார்ச் 20]

[திரு. சி. பொன்னையன்]

Sector' என்ற முக்கியத் திட்டத்தின்கீழ் கொண்டு வரவேண்டுமென்றும் சாலைகள் அமைப்பதற்கு மாநில அரசுக்கு மத்திய அரசு நிதி ஒதுக்கீடு தரவேண்டுமென்றும் வலியுறுத்தப்பட்டு வருகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரைக்கும் சாலைகள், பாலங்கள் கட்டுவதிலே கான்ட்ராக்ட் முறை இருந்துவருவது அனைவருக்கும் தெரிந்த ஒன்று. தரமான சாலைகளை அமைப்பதற்கும், துரித காலத்திலே அமைப்பதற்கும் தடைகள் பல இம்முறையிலே இருப்பதன் காரணத்தால் அரசுப் பொறுப்பிலேயே இவ் வேலைகளைச் செய்வதற்கு 'கன்ஸ்ட்ரக்ஷன் கார்ப்பரேஷன் ஆஃப் தமிழ்நாடு' என்ற ஒரு நிறுவனம் அமைக்கப்பட உள்ளது என்பதை நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

(பிற்பகல் 1-40)

அடுத்து, மத்திய அரசின் பங்கினைப் பெற்று வருகிற 1978-79ம் ஆண்டு மூன்று ரெயில்வே மேம்பாலப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட இருக்கின்றன. சேலம்—உளுந்தூர் பேட்டை சாலையில் தேவியாபுறச்சி அருகில் ஒரு மேம்பாலமும், கடலூர்—சித்தூர் சாலையில் பனகுட்டி அருகில் ஒரு மேம்பாலமும், சென்னை—கும்பகோணம் சுந்தரப் பெருமாள் கோவில் அருகில் ஒரு மேம்பாலமும் அமைக்க அரசு ஏற்பாடு செய்து வருகிறது.

அடுத்து, போக்குவரத்துத் துறை பற்றிய முக்கியமான சில வற்றைக் கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் திரு. கோவிந்தராஜன் அவர்களும், திரு. செல்வராஜ் அவர்களும் தாங்கள் உரையாற்றுகிற நேரத்தில் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் சென்ற ஆகஸ்ட் மாதம் நடந்த போராட்டத்திற்குப் பிறகு நிர்வாகத்தினருக்கும் தொழிலாளர்களுக்குமிடையே ஏற்பட்ட உடன்பாட்டின் அடிப்படையில் 31-3-1978-க்குள் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களின் குறைபாடுகள் எல்லாம் இருதரப்பு பேச்சுவார்த்தைகள் மூலம் நிவர்த்தி செய்யப் படவேண்டும் என்று ஒரு முடிவை ஏற்றபோதிலும் நிர்வாகமும் அரசாங்கமும் தாமதம் செய்த காரணத்தால் இன்று முடிவான நிலை ஏற்படவில்லை என்று கூறினார்கள். நான் மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு உண்மை நிலையை விளக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பல்லாண்டுகாலமாக பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்கள் தார்மீகமாக சந்தித்துவந்த பல குறைபாடுகளை விரைந்து களைய வேண்டுமென்ற நோக்கோடு இந்த அரசு ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்று செயல்பட்டு வருகிற நேரத்தில் சட்டப்படி

[திரு. சி. பொன்னையன்]

[1978 மார்ச் 20]

யான வேலைநிறுத்த நோட்டீஸ் கூட கொடுக்காத நிலையில் பல தொழிற் சங்கங்கள் அந்தப் போராட்டத்தில் ஈடுபட்டன என்பதை நான் மீண்டும் இங்கு கூறிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். போராட்ட முடிவிற்குப் பிறகு போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களின் நலன் கருதி வேலை நிறுத்தத்தில் ஈடுபட்ட பல்லவன் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் மட்டுமின்றி அனைத்துப் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களும் நலன் பெறவேண்டும் என்று நன்னோக்கோடு ரூ. 27 ஊதிய உயர்வு எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களுக்கும் இந்த அரசு அறிவித்தது.

செப்டம்பர் 3-ம் தேதி அந்த உடன்பாடு ஏற்பட்டவுடனே அந்தப் போராட்டத்தில் ஈடுபட்ட சங்கங்கள் இருதரப்பு பேச்சுவார்த்தைக்கு எந்தவித கோரிக்கைகளை அரசாங்கம் ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டும் என்று கொடுப்பதாக கூறிச் சென்றார்கள். வி.ஐ.டி.யூ. தவிர மற்ற யூனியன்கள் அனைத்தும் கோரிக்கைகளைப் புதிதாக வகைப்படுத்தி விரைவில் தருவதாகச் சொல்லிச் சென்றார்கள். கோரிக்கை ஏதும் வேலை நிறுத்தத்தின்போது கொடுக்காதிருந்த திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்த சங்கமும், தேசிய காங்கிரஸைச் சேர்ந்த ஐ.என்.டி.யூ.சி. சங்கமும், ஜனதாவைச் சார்ந்த சங்கமும் டிசம்பர் 25-ல் அவர்கள் கோரிக்கைகளைக் கொடுத்தார்கள் என்பதை இங்கே நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன். அதற்குப் பிறகு தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்து, மற்றும் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பொறியியல் மேற்பார்வையாளர்கள் சங்கம் அவர்களுடைய கோரிக்கைகளை 18-1-1978 அன்று தந்தனர். கோரிக்கைகளை முன்னரே தந்துவிட்ட வி.ஐ.டி.யூ. சங்கம் அந்த உடன்பாட்டில் கையெழுத்திட்டது ஜனவரி மாதம்தான் என்று இங்கே கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். கோரிக்கைகளை எல்லாம் ஒட்டுமொத்தமாக ஐக்கிய சங்கங்கள் விரைந்து கேட்பதற்குக் காரணம் இருந்தபோதிலும் ஏறத்தாழ டிசம்பர் மாதம் வரை, நான்கு மாதங்களாகியும், ஐக்கிய சங்கங்கள் கோரிக்கைகளைக் கொடுக்காதிருந்த காரணத்தினால் பேச்சுவார்த்தை துவங்காதமதம் ஏற்பட்டது என்பதைக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அனைத்துச் சங்கங்களும் பேச்சுவார்த்தைக்கு வேண்டிய கோரிக்கைகளை கொடுத்தது ஜனவரி மாதத்தில். ஜனவரி மாதத்திற்குப் பிறகு பேச்சுவார்த்தைகள் துவங்குவதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை அரசின் ஆலோசனைப்படி நிர்வாகத்தினர் விரைந்து எடுத்து வருகிறார்கள். இப்போது நடந்துவருகிற சுமுகமான அந்தப் பேச்சுவார்த்தைகளால் தொழிலாளர்களுக்கும் நிர்வாகத்திற்கும் இடையே ஒரு நல்லுறவு ஏற்படும் அளவில் அது அமையும் என்ற நம்பிக்கை இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

1978 மார்ச் 20]

[மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்—தலைமை]

*திரு. சி. கோவிந்தராசன் : சங்கங்கள் கோரிக்கைகளை வைக்காத காரணத்தினால்தான் காலதாமதமாகிறது என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அந்த வேலைநிறுத்தம் முடிந்த பிறகு ஏற்பட்ட உடன்பாட்டிலே The government in consultation with the unions which are signatories to the settlement. கோரிக்கைகளை சங்கங்களோடு கலந்து பேசி நிர்ணயிப்பது என்று அதில் இருக்கிறது. சங்கங்களிலிருந்து ஆலோசனைகள், பெருமல், அவர்களைக் கலக்காமல் தன்னிச்சையாகச் செயலினை அவர்களே தேர்ந்தெடுத்து ஊதிய உயர்வு போன்ற கோரிக்கைகளையெல்லாம் நீக்கிவிட்ட காரணத்தால் பேச்சுவார்த்தைக்கு அழைத்த பிறகு கூட சங்கங்கள் போகவில்லை என்பது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்கு தெரியும். அதனால் தான் காலதாமதம்.

இரண்டாவது, ஜனவரி மாதத்தில் கோரிக்கை அனுப்பியும் மார்ச் 14-ம் தேதிதான் பேச்சுவார்த்தைகான அழைப்புகள் தரப்படுகிறது. ஆகவே, கால தாமதம் தொழிலாளர்கள் தரப்பில் அல்ல. நிர்வாகத்தின் தரப்பில்தான் என்பதை அமைச்சர் அவர்களுக்கு சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு சி. பொன்னையன் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்கு மீண்டும் உண்மையான நிலையைத் தெளிவுபடுத்த விரும்புகிறேன். நிர்வாகத்தினரைப் பொறுத்தவரைக்கும், அரசினரைப் பொறுத்தவரைக்கும் உடன்பாட்டில் கையெழுத்திட்ட போது in consultation with the signatories the government will refer the terms of the reference for bi-hartlike discussions.

என்றுதான் இருக்கிறது. “கன்ஸல்டேஷன்” என்பதில் கோரிக்கைகள் என்னென்ன என்பதை இரு தரப்புகளும் அறிந்து கொள்வதற்காக விரைவில் அனுப்புவதாக ஐக்கியச் சங்கத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் கூறிய காரணத்தால் அதை எதிர்பார்த்து இருந்தோம். நான்கைந்து சங்கங்களும் சேர்ந்து கோரிக்கைகளை அனுப்புவதற்கு காலதாமதம் ஏற்பட்டது. ஜனவரி இறுதியில் தான் கோரிக்கை அனுப்பப்பட்டது. பின்னால் இதைப்பற்றிய குறிப்புகள் அரசுக்கும் நிர்வாகத்தினருக்கும் சென்றது என்பதைத் தெளிவுபடுத்த விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, தொழிலாளர்கள் நலன்கள் என்ற அளவில் 1977-78-ல் எடுக்கப்பட்ட சில முடிவுகளைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

சென்ற ஆண்டு 49 லட்சத்து 48 ஆயிரம் ரூபாய் லாபம் ஈட்டி 20 சதவீதம் போனஸ் வழங்கிய சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் இந்த ஆண்டு 75 லட்சத்து 86 ஆயிரம் ரூபாய் அளவில் லாப

[திரு. சி. பொன்னையன்] [1978 மார்ச் 20]

நிலையில் முன்னேற்றம் கண்டிருப்பதால் சேரன் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு நல்வாழ்வுத்திட்டத்தின் அடிப்படையில் 20 சதவீதம் போனஸ் வழங்கப்படும்.

சென்ற ஆண்டு 85 லட்சத்து 40 ஆயிரம் ரூபாய் லாபம் ஈட்டி, 13.3 சதவீதம் போனஸ் வழங்கிய பாண்டியன் போக்கு வரத்துக் கழகம் இந்த ஆண்டு ஒரு கோடி 30 லட்சத்து 66 ஆயிரம் ரூபாய் அளவுக்கு முன்னேற்றம் கண்டிருப்பதால், பாண்டியன் போக்கு வரத்து தொழிலாளர்களுக்கு 20 சதவீதம் போனஸ் வழங்கப்படும்.

சென்ற ஆண்டு 17 லட்சத்து 67 ஆயிரம் ரூபாய் மட்டுமே லாபம் இருந்த கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு குறைந்த பட்ச போனஸாக 8.33 சதவீதம் போனஸ் வழங்கப்பட்டது. இப்போது 85 லட்சம் என்ற அளவில் லாப நிலை இருப்பதால் தொழிலாளர்களுக்கு 15 சதவீத போனஸ் வழங்க உள்ளது.

சென்ற ஆண்டு 3.83 லட்சம் ரூபாய் லாபம் பெற்று 8.33 சதவீதம் போனஸ் வழங்கிய அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் இவ்வாண்டு 23.32 லட்சம் என்று லாப நிலையில் முன்னேற்றம் கண்டதால் இவ்வாண்டு தொழிலாளர்களுக்கு 12 சதவீதம் போனஸ் வழங்க முடிவு செய்துள்ளது.

சென்ற ஆண்டு 13 லட்சத்து 39 ஆயிரம் நஷ்டத்தில் இருந்து, 8.33 சதவீதம் போனஸ் வழங்கிய சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் இந்த ஆண்டு 15 லட்ச லாப நிலையில் முன்னேற்றம் இருப்பதால் 8.33 சதவீதம் போனஸ் வழங்க முடிவு செய்துள்ளது.

சென்ற ஆண்டு 48 லட்சத்து 56 ஆயிரத்து நஷ்டத்தில் இயங்கி வந்து, குறைந்தபட்சமாக 8.33 சதவீதம் போனஸ் வழங்கிய தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், நஷ்டத்தை சரி கட்டி 18 ஆயிரம் ரூபாய் லாப நிலையில் இருப்பதால் குறைந்த பட்ச போனஸாக 8.33 சதவீதம் போனஸ் வழங்கப்படுகிறது.

சென்ற ஆண்டு நஷ்டத்தில் இருந்து 8.33 சதவீதம் போனஸ் வழங்கிய பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் இந்த ஆண்டும் தொடர்ந்து நஷ்ட நிலையில் இருப்பதால், 8.33 சதவீதம் குறைந்த பட்ச போனஸ் தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படும்.

பல்லவன் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களின் நலனை முன்னிட்டு வட சென்னை, தென் சென்னை இரண்டு பகுதிகளிலும் இரண்டு ஆம்புலன்ஸ் வண்டிகள் விடப்படும். போக்குவரத்துக் கழகங்களில் டீசல் சிக்கனத்தை கடைப்பிடிப்பதன்

1978 மார்ச் 20]

[திரு. சி. பொன்னையன்]

கார்ணமாக ஏற்படும் மீதத்தில் மூன்றில் ஒரு பங்கு சம்பந்தப்பட்ட தொழிலாளர்களுக்கு அடுத்த நிதி ஆண்டிலிருந்து வழங்கப்படும்.

மாண்புமிகு ஆறுமுகம் அவர்களுடைய ஆலோசனைக்கு இணங்க தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட மக்கள் பிரதிநிதியும் நிர்வாகப் பிரதிநிதியும், தொழிலாளர்கள் பிரதிநிதியும் கொண்ட ஆலோசனைக் குழு ஏழு போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் அமைக்கப்படும்.

[பிற்பகல் 1.50]

அத்தோடு, போக்குவரத்துக் கழகங்களில் முன்னேற்றம் கருதி ஒவ்வொரு பணி மனையிலும் நல்ல திட்டங்களும், ஆலோசனைகளும் பரிந்துரைக்கக்கூடிய தொழிலாளர் பிரதிநிதிகள், நிர்வாகத்தின் பிரதிநிதிகள் அடங்கிய ஆலோசனைக் குழு அமைக்கப்படும்.

மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்பு நிறுவனத் தொழிலாளர்களுக்கு உகந்த உற்பத்தி ஊக்க ஊதியத் திட்டம் (புரடக்டிவிடிவ் இன்சன்டிவ்) அடுத்த ஆண்டிலிருந்து கொடுக்கப்படும்.

பொதுமக்களின் நலம் கருதி வரும் 1978-79 ஆம் ஆண்டு நடைமுறைப்படுத்த இருக்கும் திட்டங்களும், வசதிகளும் என்ற அடிப்படையில், நாங்கள் ஆட்சிப் பொறுப்பேற்றதிலிருந்து இதுவரை 576 கிராமங்கள் பயன் பெறும் வண்ணம் 221 புதிய வழித் தடங்கள் துவங்கியுள்ளன. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வரும் ஆண்டில் மேலும் 746 கிராமங்களுக்குப் பயன் தரும் வண்ணம் 232 புதிய வழித் தடங்கள் தொடங்கவும், 893 புதிய பேருந்துகளை விடவும் நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளும்.

பயணிகள் நலன் கருதி வரும் நிதி ஆண்டில் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (பெருநகர்ப் பிரிவு) 200 பயணிகள் பஸ் ஸ்டாப் ஷெல்டர்களையும், மற்றப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 150 பஸ் ஸ்டாப் ஷெல்டர்களையும் ஆக மொத்தம் 350 பஸ் ஸ்டாப் ஷெல்டர்களையும் அமைக்கும். மற்றும் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக (பெருநகர்ப் பிரிவு) 7 புதிய பேருந்து நிலையங்களை அமைக்கும்.

பயணக் கட்டணத்தைப் பொறுத்தவரைக்கும், மத்திய அரசு, மாநில அரசு இவற்றின் தற்போதைய பட்ஜெட்டுகள்படி டீசல், பெட்ரோல் போன்ற எரிபொருட்களின் மீதான வரியிலும், மோட்டார் வாகன வரியிலும் வரிகள் உயர்த்தப்பட்ட போதிலும், நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளிலோ, தனியார் பேருந்துகளிலோ பயணக் கட்டண உயர்வு இல்லை என்று அரசு முடிவெடுத்துள்ளது. மாறாக.....

[1978 மார்ச் 20]

திரு. சி. ஆறுமுகம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தனித் தனியாக போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடந்து வருகின்றன. அதற்கான போனஸ் வழங்கப்படுகின்றது என்று அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். லாப நஷ்டக் கணக்கை 7 கார்ப்பரேஷன்களுக்கும் வைத்திருக்கிறார்கள். அதைப்போல் எல்லாத் தொழிலாளர்களுக்கும் ஒட்டுமொத்தமாக இந்த போனஸ் வழங்கப்படும் என்பதை இந்த அரசு அறிவிக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இந்தியக் கம்பனீஸ் ஆக்ட் என்று சொல்லப்படுகின்ற சட்டத்தின் கீழ் தனித் தனி நிர்வாகமாகப் பதிவு செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. அதன் காரணமாக ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நிதி இன்னொரு கழகத்திற்கு சட்டரீதியாக மாற்றப்பட இயலாது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாறாக, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக விரைவுப் பேருந்தில் சென்ற பட்ஜெட்டில் கிலோமீட்டர் 1-க்கு 6 பைசாவிலிருந்து 5.5 பைசாவாகக் குறைக்கப்பட்ட பயணக் கட்டணத்தை வருமான்டில் 5.5 பைசாவிலிருந்து 5 பைசாவாகப் பொதுமக்களின் நலன்கருதி குறைக்கப்படும்.

அடுத்து, வழித் தடங்களில் பேருந்துகளில் ஏற்படும் சிறு கோளாறுகளை விரைந்து களைந்து பயணிகள் சிரமத்தைக் குறைக்கும் வண்ணம் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கூறிய ஆலோசனைகளுக்கு ஏற்ப 50 மைல் அதாவது 80 கிலோ மீட்டருக்குமேல் செல்கின்ற வாரியப் பேருந்துகள் அனைத்திலும் ஜாக்கி, கூடுதல் டயர் உட்பட்ட தேவையான பழுது பார்க்கும் கருவிகள் வைப்பது கட்டாயப்படுத்தப்படும். இது வழித் தடங்களில் பேருந்து நின்று விடுவதால் பயணிகளுக்கு ஏற்படும் அசௌகரியத்தைக் குறைக்க ஏதுவாக இருக்கும். (ஆரவாரம்).

நெடுந்தூர வழித் தடங்களில் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகள் பழுதடைந்து நின்று விட்டால் பயணம் செய்யும் பொதுமக்களின் நேரம் வீணாவதைத் தடுக்கவும், சிரமங்களைக் குறைக்கவும் வேண்டி, பேருந்துகள் நின்று விட்ட இடத்திலிருந்து மீதமுள்ள தூரத்திற்கான பயணக் கட்டணத்தை பயணிகளுக்கு உடனே திருப்பிக் கொடுக்க வேண்டும் எனுதப் திட்டம் 1—4—1978 முதல் அமுல்படுத்தப்படும். (ஆரவாரம்).

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் உள்ள....

1978 மார்ச் 20]

திரு. மு. அம்பிகாபதி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்ததில் ஓராண்டுக்காலம் விபத்துக்கள் இல்லாமல் ஓட்டுகின்ற ஓட்டுனருக்கு 100 ரூபாய் தொகை வழங்கப்படும் என்று கூறினார்கள். அது அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் பொருந்துமா என்றும், அடுத்து 230 ரூபாய் குவாட்டர்லி டாக்ஸ் குறைக்கப்படுமா என்பதை மட்டும் விளக்கும் படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, என்னுடைய அறிவிப்பு 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் பொருந்தும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். டாக்ஸ் (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு உறுப்பினர் அம்பிகாபதி அவர்கள் இப்படி ஓட்டுநர்களுக்கு வழங்கப்படும் 100 ரூபாய் அனைத்துப் பொருள் போக்குவரத்து கழகத்திற்கும் பொருந்துமா என்று கேட்கிறார்கள். இந்த அறிவிப்பு—அனைத்து—பொருள் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் பொருந்தும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர் பிரச்சினை சம்பந்தமாக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்கள் சம்பந்தமாக யூனியன்களோடு பேச்சுவார்த்தை நடத்திக் கொண்டிருப்பதாகக் கூறினார்கள். இதுபோன்ற கோரிக்கைகள் மற்ற ஆறு கழகங்களில் இருக்கக் கூடிய தொழிலாளர்களுக்கும் இருக்கின்றன. ஆகவே, பேச்சுவார்த்தை நடத்துகிறபோது மற்ற தொழிலாளர் சங்கத் தலைவர்களையும் அழைத்து அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு இருக்கிற பிரச்சனையையும் ஒரே சமயத்தில் தீர்க்க அரசு முன்வருமா? நீண்ட நாட்களாக கட்ட பொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களுக்கு இது போன்ற பிரச்சினை இருந்து வருகிறது. அந்தப் பிரச்சினையையும் தீர்க்க அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : நான் ஏற்கனவே கூறினேன். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைச் சேர்ந்த தொழிலாளர்கள் மட்டும் போராட்டம் நடத்தினாலும் இப்போது அறிவித்த சலுகைகள் ஏழு போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் உள்ள தொழிலாளர்களுக்கும் பொருந்தும் வகையில்தான் அறிவிக்கப்பட்டது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களைப் போல் ஏனைய போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள தொழிலாளர்களும் போராட்டத்தில் ஈடுபட்டால்தான் அவர்கள் நலம் காக்கப்படும் என்பதல்ல. அவர்களுடைய குறைகளையும் தார்மிகமாகப் பரிசீலித்து பலன்கள் அனைவருக்கும் ஒருமுகப்படுத்தப்படும் பலனாக இருக்கும், அவ்வாறு நடைமுறைப்படுத்தப்படும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

[திரு. சி. பொன்னையன்]

[1978 மார்ச் 20]

சிறு துறைமுகங்களின் வளர்ச்சித் திட்டத்தில் தொழிலாளர் நலன் கருதி அரசு மைய அரசோடு மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. உமாநாத் அவர்களின் ஆலோசனைக்கேற்ப தீவிரத் தொடர்பு கொண்டு எடுத்த நடவடிக்கைகள் பலனாக ஓராண்டுக்குப் பிறகு முதன் முறையாக ஒரு கப்பல் நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தில் வெளிநாட்டு உர வகைகளை இறக்குகிறது. அத்தோடு வெங்காய ஏற்றுமதியினை ஒரு கப்பல் நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்திலிருந்து வெளிநாட்டுக்குச் எடுத்துச் செல்ல ஏற்பாடு செய்யப் பட்டுள்ளது. மைய அரசோடு தொடர்பு கொண்டு அரசு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கும் காரணத்தால் அங்கு ஓராண்டுக் காலமாக வேலை இழந்து தவிக்கும் பல தொழிலாளர்களுக்கு மீண்டும் வேலை வாய்ப்புக் கிட்டியுள்ளது.

திரு. மு. ஆறுமுகம் : மாண்புமிகு திரு. அம்பிகாபதி அவர்கள் கேட்ட கேள்விக்கு அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்லவில்லை. சீட் ஒன்றுக்கு காலாண்டுக்கு 250 ரூபாய் நகரப் பேருந்துகளுக்கு விதிக்கப்பட்ட வரியைக் குறைக்க வேண்டுமென்பது பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் பதில் என்ன?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : உறுப்பினர்கள் அடிக்கடி எழுந்து பிரச்சனைகளை எழுப்பிக் கொண்டே இருந்தால் அதற்கு முடிவே இருக்காது. ஆகவே தயவு, செய்து அமைச்சர் சொல்லுவதில் முக்கியமானதற்கு மட்டும் விளக்கம் கேட்டுத் தெரிந்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : வரி உயர்வை ஆராய்ந்த பின்னர்தான் தேவையின் அடிப்படையில், நிதிநிலைப் பற்றாக்குறையில் இருக்கும் அரசு ஏற்கனவே அறிவித்தது.

இராமேஸ்வரம் துறைமுகத்தில் பயணிகள் கப்பலுக்குச் செல்வதற்கும், கப்பலிலிருந்து இறங்கி கரை சேர்வதற்கும் வசதி செய்யும் வகையில் பிளாட்பாரம் (பயர்) நீட்டிய மேடை ஒன்று அமைக்க மைய அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது.

தமிழகத்தில் கப்பல் கட்டும் தொழிலைச் சார்ந்த துணைத் தொழில்களுக்கு ஊக்கமளிக்கவும், சுமார் 5,000 தொழில் நுட்பப் பணியாளர்கள், தொழில் நுட்ப வல்லுநர்கள் மற்றும் மாலுமிகள் ஆகியோருக்குப் புதிதாக வேலைவாய்ப்புக் கிட்டும் வண்ணம் கப்பல் கட்டும் கூடமொன்றும் (Shipyards) நிலத்தில் கப்பல் பழுது பார்க்கும் கூடமொன்றும் (Dry dock) சென்னையில் விரைந்து அமைக்க வேண்டுமென்று மாண்புமிகு முதல்வர் பிரட்சித் தலைவர் அவர்கள் பாரதப் பிரதமருக்கு எழுதினார்கள். மைய அரசு கப்பல் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கப்பல் பழுது பார்க்கும் கூடமான (Dry dock) ஐ அடுத்த சுழல் திட்டத்திலேயே, (Rolling Plan) சேர்த்துக் கொள்வது பற்றிப் பரிசீலிப்பதாகவும் கப்பல் கட்டும் கூடம் அமைப்பது பற்றியும் பரிசீலிப்பதாகவும் தெரிவித்துள்ளார்.

1978 மார்ச் 20]

[திரு. சி. பொன்னையன்]

கருவிலிருந்து திண்டுக்கல்லுக்கும் திண்டுக்கல்லிருந்து மதுரைக்கும் மதுரையிலிருந்து மணியாச்சி வழியாகத் தூத்துக்குடிக்கும் பிராட்கேஜ் இருப்புப் பாதை அமைக்கும் திட்டத்தை விரைந்து நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் கேட்டுக் கொண்டதற்கிணங்க அதை விரைவில் நடைமுறைப்படுத்த பரிசீலனை செய்வதாக மத்திய இரயில்வே அமைச்சர் இணக்கம் தெரிவித்துள்ளார்கள்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பலவிதமாக ஆலோசனைகளையும் நல்ல கருத்துக்களையும் எடுத்துக் கூறினார்கள். பலவற்றுக்குக் காலம் இல்லாத காரணத்தால் பதிலிறுக்க முடியாமல் போய் விட்டது. அவைகளை எல்லாம் பரிசீலித்து அரசு தக்க நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதைக் கூறி மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கொடுத்த வெட்டுத் தீர்மானங்களைத் திரும்பப் பெற்று மானியக் கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றித் தருமாறு வேண்டுகிறேன்.

[பிற்பகல் 2-00]

திரு. ரா. மார்க்கபந்து : தலைவரவர்களே, இந்த பஸ் ரூட்டுகள் வழங்குவதில் நலிந்த மக்களுக்கு முன்னுரிமை வழங்கப்படுமா என்று கேள்வி கேட்டேன். அதற்கு ஏதாவது இந்த அரசு பதிலிறுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, பேருந்துகளை விடுவது என்றாலே அதற்குப் பொருளாதாரம் மிகவும் தேவையாக இருக்கிறது. நலிந்தவர்களால் இதில் எப்படி ஈடுபட முடியும் என்பது எனக்குப் புரியவில்லை.

திரு. எம். ஏ.லத்தீப் : தலைவரவர்களே.....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அவர் பேசிய பிறகு பிரச்சனைகளை எழுப்பிக் கொண்டே போனால் நேரமாகும். அமைச்சர் பதில் சொல்லிக் கொண்டே இருக்கிறார். நாமும் கேட்டுக் கொண்டே இருப்போம் என்று போனால் மணி இரண்டையும் தாண்டும். எனவே, சுருக்கமாகக் கேளுங்கள்.

[1978 மார்ச் 20]

திரு. எம். ஏ. லத்தீப் : தலைவரவர்களே, அன்-எகனமிக் ரூட்டிலே இதுவரையிலும் பர்மிட், லைசென்ஸ் கொடுக்காமல் பஸ் ஓடுவது இல்லை. தனியாருக்குக் கொடுக்கலாம் என்று சொன்னேன். அதற்காவது ஏற்பாடு செய்ய அரசு என்ன நடவடிக்கை எடுக்கும் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுடைய கோரிக்கையைப்போல பலரும் இந்தப் பிரச்னையை எழுப்பியிருக்கிறார்கள். ஏழு போக்கு வரத்துக் கழகங்களும் இதைப்பற்றிப் பரிசீலித்துத் தக்க நடவடிக்கை விரைவில் எடுக்கும் என்பதைக் கூறிக் கொள்கிறேன்.

திரு. கு. ரமணி : தலைவரவர்களே, சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் தொழிலாளர்கள் சங்கம் வைத்து, தங்களுக்கு இஷ்டமான சங்கம் நடத்த முடியாத ஒரு மோசமான நிலை ஏற்பட்டு, அமைச்சருக்கு ரிப்போர்ட் ஏராளமாகக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இப்பொழுது உண்ணாவிரதப் போராட்டத்திலிருந்து பலர்கைது செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். பல சலுகைகளை அறிவித்ததற்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இதை நல்லமுறையில் துரிதமாக நடத்த அமைச்சரவர்கள் நடவடிக்கை எடுப்பார்களா? அடக்குமுறையில்லாமல் இஷ்டப்பட்ட சங்கத்தில் சேர அனுமதி கொடுக்க நடவடிக்கை எடுப்பார்களா?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ரமணி அவர்கள் எந்த அளவிற்குச் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களுடைய அந்தக் குறைகளில் அக்கறை கொண்டு செயல்பட்டு வருகிறார்களோ அவைகளை முழுவதும் உணர்ந்து தீவிரமாக விரைவாக முடிவெடுப்போம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : விவாதம் முடிவுற்றது. இப்போது வாக்கெடுப்பு.

கோரிக்கை எண் 3-க்கு திருவாளர்கள் துரை கலியமூர்த்தி, ஓ. சுப்பிரமணியன், மு. ஆறுமுகம், எம். ஏ. லத்தீப் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்களை பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பெற்றன.

1978-மார்ச் 20]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி—

“மானியக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 93,47,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்.”

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்று, கோரிய தொகை வழங்கப்பெற்றது.

கோரிக்கை எண். 32-க்கு திருவாளர்கள் த. வேணுகோபால், மெ. ஆண்டி அம்பலம், ரா. கிருஷ்ணன், மு. ஆறுமுகம், செ. சிவசாமி, எம். ஏ. லத்தீப் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி—

“மானியக் கோரிக்கை எண். 39 — சாலைகளும், பாலங்களும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 31,92,75,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்”.

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்று, கோரிய தொகை வழங்கப்பெற்றது.

கோரிக்கை எண். 40-க்கு திருவாளர்கள் சி. பழனிமுத்து, என். பழனிவேல், மு. ஆறுமுகம், எம். ஏ. லத்தீப் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பெற்றன.

திரு. சு. பாலன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, தோல்வியுற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி—

“மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 1,88,54,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்.”

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்று, கோரிய தொகை வழங்கப் பெற்றது.

கோரிக்கை எண் 54-க்கு திருவாளர்கள் பெ.சு. திருவேங்கடம், ரெ. வீ. சவுந்திரராசன், வி. கே. கோதண்டராமன், மு. ஆறுமுகம், எம். ஏ. லத்தீப் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி:

“மானியக் கோரிக்கை எண். 54—சாலைகள்—பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 7,91,10,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்.”

[1978 மார்ச் 20]

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்று, கோரிய தொகை வழங்கப்பெற்றது.

திரு. ரெ. வி. சவுந்திரராஜன் அவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் கோரிக்கை எண் 55-க்கு அவருடைய வெட்டுத்தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பெற்றதாகக் கருதப்பெற்றது.

திரு. எம். ஆறுமுகம் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி—

“ மானியக் கோரிக்கை எண் 55 — சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 11,67,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும் ”.

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்று, கோரிய தொகை வழங்கப்பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவையின் இன்றைய அலுவல்கள் இத்துடன் முடிவுற்று, நாளைக் காலை 9-00 மணிக்கு பேரவை மீண்டும் கூடும்.

பின்னர் பேரவை பிற்பகல் 2-06 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப்பெற்றது.

9. பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்.

அ. சட்டப்படிக்கான விதிகளும் ஆணைகளும்.

312. தமிழ்நாடு 1940ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 113வது விதியில் திருத்தமொன்று செய்வதற்காக உள்துறையின் 18-1-1978ஆம் தேதியிடப்பெற்ற 132ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியான அறிவிப்பு (தமிழ்நாடு 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் (மத்தியச் சட்டம் 4/1939) 133(3) பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்கப்பெற்றது).

313. தமிழ்நாடு 1940 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தில் சில திருத்தங்கள் செய்வதற்காக உள்துறையின் 16-1-1978 ஆம் தேதியிடப்பெற்ற 132 ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியான அறிவிப்பு (தமிழ்நாடு 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் (மத்தியச் சட்டம் 4/1939) 133 (3) பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்கப்பெற்றது.)